

**قرار وزاري رقم (87) لسنة 2010م
بشأن اعتماد لائحة قواعد الجو (الجزء الخامس)**

وزير النقل ،

بعد الإطلاع :

على القرار الجمهوري (50) لسنة 2007م بشأن تشكيل الحكومة وتسمية أعضائها،
وعلى القرار الجمهوري رقم (427) لسنة 2002م بشأن اللائحة التنظيمية لوزارة النقل وتعديلاتها،
وعلى القرار الجمهوري رقم (444) لعام 2000م بشأن إنشاء الهيئة العامة للطيران المدني
ولائحتها التنظيمية،
وعلى القانون رقم (12) لعام 1993م بشأن الطيران المدني.
وبناء على الصلاحيات المخولة لنا.

ق

مادة (1) تعتمد لائحة قواعد الجو (الجزء الخامس) للعمل بموجبها في الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد وفقاً لما يلي:

الفصل الأول - تعاريف

عند استخدام المصطلحات التالية في هذا الجزء يكون المقصود بها المعنى المبين قرينها:
الطيران البلهواني - مناورات تقوم بها طائرة عن قصد وتتضمن تغييراً فجائياً في وضعها، أو جعلها في وضع شاذ، أو تغيير سرعتها بشكل غير عادي
اتفاق عقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) - خطة لتقديم التقارير، تحديد شروط تقديم التقارير عن بيانات عقود الاستطلاع التابع التلقائي (البيانات المطلوبة لوحدة خدمات الحركة الجوية ، ووتيرة التقارير عن عقود الاستطلاع التلقائي التي يتفق عليها قبل تقديم خدمات الحركة الجوية).
عقد الاستطلاع التابع التلقائي - وسيلة يتم بموجبها تبادل شروط اتفاق الاستطلاع التابع التلقائي بين النظام الأرضي والطائرة، وهذا العقد يحدد شروط البدء في تقديم تقارير الاستطلاع التابع التلقائي والبيانات التي سوف تتضمنها هذه التقارير.

المجال الجوي الاستشاري - فضاء جوي ذو أبعاد معرفة، أو طريق جوي معين، تتوفر فيه خدمة إخطارات الحركة الجوية.

الطريق الاستشاري - طريق جوي معين تقدم فيه خدمة إخطارات الحركة الجوية.

المطار - مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء (تتضمن أي مبان أو منشآت أو معدات) مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول الطائرات ومغادرتها وحركتها على السطح.

خدمة مراقبة المطار - خدمة مراقبة الحركة الجوية لحركة المطار.

برج مراقبة المطار - وحدة تنشأ لغرض القيام بخدمة مراقبة الحركة الجوية لحركة المطار.

حركة المطار - حركة الطائرات والمركبات الأخرى في منطقة المناورات بالمطار وجميع الطائرات التي تطير في المنطقة القريبة من المطار.

نطاق حركة المطار - فضاء جوي ذو أبعاد معرفة يعين حول المطار لحماية حركة ذلك المطار.

دليل الطيران - نشرة تصدرها السلطة المختصة أو تصدر بتفويض منها وتحتوي على معلومات الطيران ذات الصلة المستديمة واللازمة للملاحة الجوية.

محطة اتصالات الطيران (RRS1.81) - محطة أرضية تابعة لخدمة اتصالات الطيران المتحركة ، ويجوز في بعض الحالات أن توضع محطة اتصالات الطيران على ظهر سفينة مثلاً أو على منصة بحرية.

الطائرة - مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة محرك وتستخدم قوة رفعها للطيران من ردود الفعل الإيروديناميكية على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة.

نظام تفادي التصادم المحمول جواً - جهاز في الطائرات يستند إلى إشارات الجهاز المجيب على الرادار الباحث الثانوي، ويعمل بصفة مستقلة عن المعدات الأرضية ويصدر إخطاراً للطيار باحتمال التعارض مع طائرات أخرى مزودة بجهاز مجيب على الرادار الباحث الثانوي.

مركبة هوائية - أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء على سطح الأرض.

محطة المراقبة اللاسلكية جو - أرض - محطة لاتصالات الطيران تتحمل المسؤولية الأولية عن تنفيذ الاتصالات الخاصة بتشغيل ومراقبة الطائرات في منطقة معينة.

التحليق فوق الممرات - تحرك الهليكوبتر أو الطائرة عمودية الإقلاع والهبوط بالطيران فوق سطح المطار بفعل تأثير الأرض على خلخلة الهواء وبسرعة السير على الممرات وهي عادة أقل من 37 كيلومترا في الساعة (20 عقدة).

الحركة الجوية - جميع المركبات الجوية الموجودة في الجو أوفي منطقة المناورة بالمطار .

خدمة إخطار الحركة الجوية - خدمة تؤدي في داخل المجال الجوي الإستشاري لضمان المباعده بقدر الإمكان بين الطائرات المشغلة طبقاً لخطة طيران آلي.

تصريح مراقبة الحركة الجوية - إذن يصدر للطائرة للعمل وفقاً للشروط التي تحددها وحدة مراقبة الحركة الجوية.

خدمة مراقبة الحركة الجوية - خدمة تقدم من أجل ما يلي:

(أ) منع:

(1) تصادم الطائرات ببعضها.

(2) تصادم الطائرات بالعوائق في منطقة المناورة بالمطار.

(ب) إسراع الحركة الجوية والمحافظة على سلاسة تدفقها.

وحدة مراقبة الحركة الجوية - مصطلح عام يطلق على أي من الوحدات التالية: مركز مراقبة المنطقة، ووحدة مراقبة الإقتراب، ويرج مراقبة المطار.

خدمة الحركة الجوية - مصطلح عام يطلق على خدمة معلومات الطيران، أو خدمة التنبيه، أو خدمة إخطارات الحركة الجوية، أو خدمة مراقبة الحركة الجوية (خدمة مراقبة المنطقة أو خدمة مراقبة الإقتراب أو خدمة مراقبة المطار).

المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية - مجالات جوية معرفة الأبعاد ومصنفة بحروف أبجدية وتعمل في داخلها أنواع محددة من الرحلات الجوية، وتقدم إليها خدمات الحركة الجوية ولها قواعد تشغيلية محددة.

مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية - وحدة مكلفة بإستلام التقارير عن خدمات الحركة الجوية وخطط الطيران التي تودع قبل المغادرة.

وحدة خدمات الحركة الجوية - مصطلح عام يعني وحدة مراقبة الحركة الجوية أو مركز معلومات الطيران أو مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية.

ممر جوي - منطقة المراقبة أو جزء منها على شكل ممر.

خدمة التنبيه - خدمة القصد منها تنبيه الهيئات المختصة إلى وجود طائرة في حاجة إلى معونة في مجال البحث والإنقاذ، ومساعدة هذه الهيئات حسب الإقتضاء.

المطار البديل - مطار يمكن أن تتوجه إليه الطائرة حينما يصبح هبوطها مستحيلاً أو غير مستصوب في مطار المقصد وتشمل المطارات البديلة ما يلي:

المطار البديل عقب الإقلاع - مطار بديل يمكن للطائرة أن تهبط فيه إذا أصبح ذلك ضرورياً بعد وقت قصير من إقلاعها وإستحال عليها إستخدام مطار المغادرة.

المطار البديل في مرحلة أثناء الطريق - مطار يمكن للطائرة أن تهبط فيه بعد تعرضها لظرف شاذ أو طارئ في مرحلة أثناء الطريق.

المطار البديل في مرحلة أثناء الطريق للعمليات ممتدة المدى التي تقوم بها الطائرات المزودة بمحركين توربينيين - مطار بديل مناسب يمكن للطائرة المزودة بمحركين توربينيين أن تهبط فيه بعد أن تتعرض لتوقف محرك أو لأي ظرف شاذ أو طارئ آخر وهي في مرحلة أثناء الطريق.

مطار المقصد البديل - مطار بديل يمكن أن تقصد إليه الطائرة إذا إستحال عليها أو لم يستصوب لها الهبوط في المطار الذي كانت تقصده.

الإرتفاع - المسافة الرأسية التي تفصل بين مستوى أو نقطة أو أي جسم يعتبر نقطة وبين متوسط مستوى سطح البحر.

خدمة مراقبة الإقتراب - خدمة مراقبة الحركة الجوية للرحلات الجوية المراقبة عند وصولها أو مغادرتها.

وحدة مراقبة الإقتراب - وحدة نشأ لتقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية في مطار واحد أو أكثر إلى الرحلات المراقبة عند وصولها أو مغادرتها.

السلطة المختصة بخدمات الحركة الجوية - السلطة المناسبة التي تعينها الهيئة المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية إلى المجال الجوي المعني.

السلطات المختصة

- أ) بالنسبة للرحلات الجوية فوق أعالي البحار: هي السلطة المعنية في دولة السجل.
- ب) بالنسبة للرحلات الجوية الأخرى: هي السلطة المعنية في الدولة صاحبة السيادة على الإقليم الذي تطير فوقه الطائرة.

ساحة وقوف الطائرات – مساحة محددة في مطار بري مخصصة لإيواء الطائرات لأغراض صعود الركاب إليها أو نزولهم منها، أو تحميلها بالبريد أو البضائع أو تفريغ البريد والبضائع منها، أو تزويدها بالوقود، أو وقوفها، أو صيانتها.

مركز مراقبة المنطقة – وحدة مكلفة بتقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية إلى الرحلات المراقبة في مناطق المراقبة الواقعة في دائرة إختصاصها.

خدمة مراقبة المنطقة – خدمة مراقبة الحركة الجوية التي تُقدم إلى الرحلات المراقبة في داخل منطقة المراقبة.

طريق خدمات الحركة الجوية – طريق جوي محدد لتوجيه إنسياب الحركة الجوية حسب متطلبات تقديم خدمات الحركة الجوية.

إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B) – هي وسيلة تستطيع بها الطائرات وعربات المطار وغيرها أن تبث و/ أو أن تستقبل تلقائياً بيانات مثل بيانات الهوية والموقع والبيانات الإضافية، حسب الاقتضاء، في شكل إذاعي عن طريق وصلة بيانات.

عقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) – وسيلة يتم بموجبها تبادل شروط اتفاق عقد الاستطلاع التابع التلقائي بين النظام الأرضي والطائرة عن طريق وصلة بيانات، وهذا العقد يحدد شروط البدء في تقديم تقارير عقد الاستطلاع التابع التلقائي والبيانات التي سوف تتضمنها هذه التقارير.

الاستطلاع التابع التلقائي – تقنية للإستطلاع تقدم فيه الطائرات تلقائياً، بواسطة وصلة بيانات، بيانات مستمدة من الأجهزة الملاحية ونظم تحديد الموقع المركبة في الطائرة، بما فيها بيانات هوية الطائرة وموقعها المحدد بالأبعاد الأربعة، وأي بيانات إضافية حسب الاقتضاء.

السقف (ارتفاع قاعدة السحاب) – المسافة الرأسية بين سطح الأرض أو سطح الماء وبين قاعدة أدنى طبقة من طبقات السحاب التي تغطي أكثر من نصف السماء على ارتفاع أقل من 6000 متر (20000 قدم).

نقطة التحويل – عندما تطير الطائرة في قطاع طريق جوي محدد بنطاق منارة لاسلكية متعددة الإتجاهات وتعمل على الترددات العالية، هي النقطة التي يتوقع أن تقوم الطائرة عندها بتحويل مرجعها الملاحي الرئيسي من التجهيزات التي خلفها إلى التجهيزات اللاحقة التي أمامها.

حد التصريح – النقطة التي ينتهي عندها تصريح مراقبة الحركة الجوية الممنوح للطائرة.

منطقة مراقبة - مجال جوي مراقب يمتد إلى أعلى إبتداءً من حد معين فوق سطح الأرض.

المطار المراقب - مطار تقدم فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية إلى حركة المطار.

المجال الجوي المراقب - مجال جوي معرف الأبعاد ، تقدم فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية حسب فئة المجال الجوي.

الرحلة الجوية المراقبة - أي رحلة جوية يشترط حصولها على تصريح من مراقبة الحركة الجوية.

الإتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات - وسيلة للإتصال بين المراقب والطيار، يستعان فيها بوصلة بيانات لخدمة إتصالات مراقبة الحركة الجوية.

نطاق المراقبة - مجال جوي مراقب يمتد من سطح الأرض إلى حد علوي محدد.

الصعود المستمر - تقنية للطيران المستقيم تنتج عنها زيادة صافية في الإرتفاع كلما انخفضت كتلة الطائرة.

مستوى الطيران المستقيم - مستوى يحافظ عليه الطيار طوال جزء كبير من الرحلة.

خطة الطيران الساري - خطة الطيران - بما فيها من تعديلات محتملة - التي تصبح سارية المفعول بمقتضى تصاريح لاحقة للتصريح الأول.

المنطقة الخطرة - مجال جوي ذو أبعاد محددة قد توجد فيه عمليات خطيرة على الطيران في أوقات معينة .

الإتصالات عبر وصلة البيانات - شكل من أشكال الإتصال، القصد منه تبادل الرسائل عبر وصلة بيانات.

موعد الرحيل التقديري - الوقت التقديري الذي تبدأ عنده الطائرة في التحرك للمغادرة.

موعد الوصول التقديري - بالنسبة لرحلات الطيران الآلي، هو الوقت المقدر أن تصل فيه الطائرة فوق نقطة معينة تحدد بالعلاقة إلى المساعدات الملاحية وتبدأ من عندها إجراءات الإقتراب الآلي، أما إذا كان المطار غير مرتبط بالمساعدات الملاحية فإن موعد الوصول التقديري يصبح وقت وصول الطائرة فوق المطار. وهو بالنسبة لرحلات الطيران البصري الوقت المقدر لوصول الطائرة فوق المطار.

موعد الإقتراب المتوقع - الموعد الذي تتوقع فيه مراقبة الحركة الجوية أن تترك الطائرة القادمة المتأخرة نقطة الإنتظار الثابتة لإكمال عملية الإقتراب للهبوط.

خطة الطيران المودعة - خطة الطيران التي أودعها الطيار أو ممثله الرسمي لدى وحدة خدمات الحركة الجوية دون أي تغيير لاحق.

عضو طاقم القيادة - عضو في طاقم قيادة يحمل إجازة ويكلف بواجبات ضرورية لتشغيل الطائرة طوال مدة مأمورية الرحلة الجوية.

مركز معلومات الطيران - وحدة مكلفة بتقديم خدمة معلومات الطيران وخدمة التنبيه.

إقليم معلومات الطيران - مجال جوي معرف الأبعاد تقدم إلى الطائرات في داخله خدمة معلومات الطيران وخدمة التنبيه.

خدمة معلومات الطيران - خدمة تقدم بقصد تقديم المشورة والمعلومات التي تفيدي في إتمام الرحلات الجوية بسلام وكفاءة.

مستوى الطيران - سطح ضغطه الجوي ثابت بالنسبة إلى مرتبط قياس محدد له ضغط هو 1013.2 هكتوبسكال، ومنفصل عن الأسطح الأخرى المماثلة بفواصل ضغطية محددة.

خطة الطيران - معلومات معينة تقدم إلى وحدات خدمة الحركة الجوية وتتعلق بالرحلة أو بجزء من الرحلة التي تنوي الطائرة القيام بها.

مدى الرؤية في الجو - مدى الرؤية إلى الأمام من مقصورة قيادة الطائرة أثناء الطيران.

مدى الرؤية على الأرض - مدى الرؤية في المطار كما هي محددة في تقرير الراصد الجوي المعتمد أو النظم الآلية.

إتجاه الطيران - هو الإتجاه الذي يشير إليه المحور الطولي لطائرة، ويعبر عنه عادة بالدرجات ابتداءً من الشمال (الحقيقي أو المغناطيسي أو البوصلي أو الشبكي).

العلو - المسافة الرأسية بين مستوى أو نقطة أو شيء يعتبر نقطة وبين مرتبط قياس محدد.

رحلة الطيران الآلي - رحلة تشغل طبقاً لقواعد الطيران الآلي.

إجراءات الإقتراب الآلي - سلسلة من مناورات محددة سلفاً يؤديها الطيار بأجهزة الطيران مع تفادي العوائق بقدر محدد، ابتداءً من النقطة المحددة للإقتراب الإبتدائي، أو من بداية الطريق الجوي المحدد للوصول، أيهما أنسب، وإنتهاءً بالنقطة التي يمكن بدء الهبوط منها، أو إذا لم يكتمل الهبوط، إنتهاءً بالنقطة التي تنطبق عليها قواعد الخلوص من العوائق أثناء الإنتظار أو في مرحلة أثناء الطريق.

إجراءات الإقتراب غير الدقيق - اقتراب آلي باستخدام الإرشاد الجانبي وبدون إرشاد رأسي.

إجراءات الإقتراب بالإرشاد الرأسي - إجراءات آلية باستخدام الإرشاد الجانبي والإرشاد الرأسي دون إستيفاء الشروط المقررة لعمليات الإقتراب والهبوط الآلي.

إجراءات الإقتراب الدقيق - اقتراب آلي دقيق باستخدام الإرشاد الجانبي والرأسي مع إتباع الحدود الدنيا المقررة لفئة العملية.

الظروف الجوية الآلية - أحوال جوية يعبر عنها بدلالة مدى الرؤية وبعد السحاب والسقف، وتقل حدودها عن الحدود الدنيا المقررة لظروف الطيران البصري.

منطقة الهبوط - جزء من منطقة التحركات مخصص لهبوط الطائرات أو إقلاعها.

المستوى - مصطلح عام يبين وضع الطائرة المتعامد على الأرض في أثناء الطيران، ويعبر عنه بالعلو أو الارتفاع أو مستوى الطيران.

منطقة المناورة - جزء من المطار يستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وسيرها على الممرات الأرضية، ولا يشمل ساحات وقوف الطائرات .

منطقة التحركات - جزء من المطار تستخدمه الطائرات للإقلاع والهبوط والسير على الممرات الأرضية، ويتكون من منطقة المناورة وساحة أو ساحات وقوف الطائرات.

قائد الطائرة - الطيار الذي عينه المشغل ، وفي حالة الطيران العام هو الطيار الذي عينه المالك، لقيادة الطائرة وكلفه بتشغيل الرحلة الجوية بأمان.

الارتفاع الضغطي - ضغط جوي معبر عنه بالارتفاع المقابل له في الضغط الجوي القياسي.

الإستعمال الخطر للعقاقير - تناول أفراد الطيران لوحد أو أكثر من العقاقير نفسانية التأثير بطريقة:

(أ) تشكل خطراً مباشراً على من يتناولها ، أو تعرض للخطر حياة الآخرين أو صحتهم أو راحتهم.

(ب) أو تسبب مشكلة أو علة مهنية أو إجتماعية أو ذهنية أو بدنية ، أو تؤدي إلى استفحالها.

المنطقة المحرمة - مجال جوي ذو أبعاد محددة فوق أراضي الدولة أو مياها الإقليمية ، يحرم الطيران بداخله.

المواد المؤثرة في العقل - تشمل الكحول ومستحضرات الأفيون والقنب، والمسكنات ، والمنومات، والكوكابين، والمنبهات الذهنية الأخرى، وعقاقير الهلوسة، والمذيبيات المتطايرة، ولا تشمل القهوة والتبغ.

الهاتف اللاسلكي - شكل من أشكال الإتصال اللاسلكي، القصد الرئيسي منه هو تبادل المعلومات بالمخاطبة الصوتية.

خطة الطيران المتكررة - خطة طيران لسلسلة من الرحلات الجوية المنفردة التي تتكرر بكثرة وتشغل بانتظام ولها سمات أساسية متطابقة، يقدمها المشغل إلى وحدات خدمات الحركة الجوية لتحفظ بها وتستخدمها بصفة متكررة.

نقطة الإبلاغ - موقع جغرافي معين، يبلغ عن موقع الطائرة بالنسبة إليه.
المنطقة المقيدة - مجال جوي ذو أبعاد محددة فوق أراضي الدولة أو مياها الإقليمية، يكون الطيران بداخله مقيداً بشروط معينة.

مدرج - مساحة مستطيلة محددة الأبعاد في المطار البري أعدت لهبوط الطائرات وإقلاعها.
موقع الإنتظار قبل المدرج - موقع معين الغرض منه حماية المدرج، أو حماية أحد أسطح الحد من العوائق، أو حماية منطقة حرجة أو حساسة من مناطق نظام الهبوط الآلي ونظام الهبوط الميكروويفي، ويجب على الطائرات أو المركبات السائرة على الممر أن تتوقف وتنتظر عنده، ما لم يصرح لها برج مراقبة المطار بخلاف ذلك.

الأفراد ذو العلاقة بالسلامة - هم الأشخاص الذين قد يعرضون سلامة الطيران للخطر إذا أداوا مهامهم ووظائفهم بطريقة غير سليمة، ويشمل هذا التعريف، مثلاً، أعضاء طاقم الطائرة وأفراد صيانة الطائرات ومراقبي الحركة الجوية.

منطقة العلامات - مساحة في المطار تستعمل لعرض العلامات الأرضية.

رحلة الطيران البصري الخاصة - رحلة طائرة تصرح لها مراقبة الحركة الجوية بالطيران البصري في داخل نطاق المراقبة في ظروف جوية أقل من أن تسمح بالطيران البصري.

سير الطائرة على الأرض - حركة الطائرة على أرض المطار بقدرتها الذاتية، بإستثناء عمليتي الإقلاع والهبوط.

الممر - مسار محدد في المطار البري لتسير عليه الطائرات، الغرض منه الربط بين جزء من المطار بجزء آخر، وهو يشمل:

(أ) ممر وقوف الطائرات - جزء من ساحة وقوف الطائرات يخصص بوصفه ممر أرضياً لغرض وحيد هو تمكين الطائرة من الذهاب إلى مواقعها.
(ب) ممر ساحة وقوف الطائرات - جزء من شبكة الممرات في ساحة الوقوف، الغرض منه تمكين الطائرة من عبور ساحة الوقوف.

(ج) ممر الخروج السريع - ممر موصل بمدرج زاوية حادة، مصمم خصيصاً ليسهل على الطائرة الهابطة أن تدور إليه بسرعات أكبر من سرعات دخول ممرات الخروج الأخرى، ومن ثم فهو يقلل إلى أدنى حد من وقت شغل المدرج.

منطقة المراقبة النهائية - منطقة مراقبة تنشأ عادةً عند تجمع الطرق الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوي بالقرب من مطار رئيسي واحد أو أكثر.

المدّة الكليّة التقديرية المنقضية - بالنسبة لرحلات الطيران الآلي ، هي الوقت التقديري لوصول الطائرة محسوباً منذ لحظة الإقلاع وحتى لحظة الوصول فوق نقطة معينة يجري تحديدها بالرجوع إلى المساعدات الملاحية ويتوقع عندها البدء في إجراءات الهبوط الآلي ، أما في حالة عدم وجود مساعدات ملاحية في مطار المقصد، فهي الوقت المقدر أن ينقضي منذ لحظة الإقلاع حتى لحظة الوصول فوق مطار المقصد . وبالنسبة لرحلات الطيران البصري هي الوقت التقديري للطيران منذ الإقلاع وحتى الوصول فوق مطار المقصد.

المسار - مسقط مسار الطائرة فوق سطح الأرض ، ويعبر عادة عن اتجاهه عند أي نقطة بعدد الدرجات ابتداءً من الشمال (الحقيقي أو المغنطيسي أو الشبكي).

إخطار تقادي الحركة - إخطار تقدمه وحدة خدمات الحركة الجوية وتحدد فيه المناورات التي يجب أن يقوم بها الطيار لتفادي التصادم.

معلومات الحركة - معلومات تصدرها وحدة خدمات الحركة الجوية لتنبيه الطيار إلى حركة جوية أخرى معروفة وشوهدت على مقربة من الموقع أو من الطريق الذي تعتزم الطائرة سلوكه ، وهذه المعلومات تساعد الطيار على تفادي التصادم.

الإرتفاع الانتقالي - الإرتفاع الذي يحدد عنده أو تحته موقع الطائرة الرأسي بالنسبة إلى الإرتفاعات المقررة .

المنطاد الحر بدون قائد - مركبة هوائية أخف من الهواء تعمل بدون محرك وبدون قائد وطيرانها حر .

VFR - الرمز المستعمل للإشارة إلى قواعد الطيران البصري.

رحلة الطيران البصري - رحلة تجرى وفقاً لقواعد الطيران البصري.

مدى الرؤية - مدى الرؤية لأغراض الطيران هو الأكبر من بين ما يلي:

(أ) أكبر مسافة يمكن منها رؤية أي شيء أسود ملائم الأبعاد وموضوع بالقرب من

الأرض وتمييزه عند رؤيته أمام خلية لامعة.

(ب) أكبر مسافة يمكن منها رؤية أنوار تكاد شدة إضاءتها تصل إلى 1000 شمعة

وتمييزها أمام خلفية مظلمة.

الظروف الجوية البصرية - أحوال جوية يعبر عنها بمدى الرؤية وبعد السحاب والسقف ، مساوية

للحدود الدنيا المقررة للطيران البصري أو تزيد عليها.

VMC - الرمز المستعمل للإشارة إلى الأحوال الجوية البصرية.

الفصل الثاني - تطبيق قواعد الجو

1-2 مجال تطبيق قواعد الجو

1-1-2 تطبق قواعد الجو على الطائرات التي تحمل علامات جنسية وعلامات تسجيل الجمهورية اليمنية ، حيثما كانت هذه الطائرات ، مع مراعاة أن يطبق من هذه القواعد ما لا يتعارض مع القواعد التي تعلن عنها الدولة التي تمارس الاختصاص القانوني على الإقليم الذي تطير فيه تلك الطائرات .
2-1-2 في حالة ما إذا إعتمدت الهيئة متطلبات تخالف القواعد القياسية للمنظمة الدولية للطيران فعلى الهيئة إبلاغ المنظمة بذلك .

2-2 الامتثال لقواعد الجو

يكون تشغيل الطائرة سواءً في الجو أو في منطقة التحركات بالمطار طبقاً للقواعد العامة يضاف إليها في حالة الطيران ، إما :
أ) قواعد الطيران البصري .
ب) وإما قواعد الطيران الآلي .

3-2 مسؤولية الامتثال لقواعد الجو

1-3-2 مسؤولية قائد الطائرة

يكون قائد الطائرة، سواء كان يعمل أو لا يعمل على أجهزة قيادة الطائرة، مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وفقاً لقواعد الجو، غير أنه يجوز لقائد الطائرة أن يحدد عن هذه القواعد في الظروف التي تجعل هذا الإجراء ضرورة حتمية لمصلحة السلامة.

2-3-2 إجراءات ما قبل الطيران

قبل بدء الرحلة الجوية ، على قائد الطائرة أن يلم بجميع المعلومات المتاحة والمفيدة للرحلة المعتمدة، وبالنسبة للرحلات الجوية خارج المنطقة القريبة من المطار ولكل رحلات الطيران الآلي ، يجب أن تشمل إجراءات ما قبل الطيران دراسة متأنية للنشرات والتنبؤات الجوية السارية مع مراعاة الإحتياجات من الوقود والإجراءات البديلة التي تُتبع إذا تعذر إتمام الرحلة طبقاً للخطة الموضوعية .

4-2 سلطة قائد الطائرة

يكون لقائد السلطة الطائرة السلطة النهائية فيما يتعلق باستعمال الطائرة طالما ظل قائداً لها.

5-2 الإستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل

1-5-2 لا يجوز لأي شخص تكون وظيفته حاسمة بالنسبة لسلامة الطيران (الأفراد ذوي العلاقة بالسلامة) أن يقوم بتلك الوظيفة عندما يكون تحت تأثير أي مادة مؤثرة على العقل تتسبب في إضعاف أدائه البشري. ولا يجوز لأي شخص كهذا أن يشرع في أي نوع من الإستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل.

الفصل الثالث - قواعد عامة

1-3 حماية الأشخاص والممتلكات

1-1-3 تشغيل الطائرات بإهمال أو استهتار

لا يسمح بتشغيل طائرة بإهمال أو استهتار على نحو يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر.

2-1-3 الحدود الدنيا للإرتفاعات

باستثناء حالات الضرورة أثناء الإقلاع أو الهبوط ، أو بإستثناء الحالات التي يصدر فيها تصريح بذلك من السلطة المختصة، لا يجوز للطائرة أن تطير فوق المناطق المزدحمة من المدن أو القرى أو المستوطنات، أو فوق جمع من الناس في مكان مكشوف إلا إذا طارت على ارتفاع يسمح لها، في حالة الاضطرار، بالهبوط بدون تعريض الأشخاص أو الممتلكات على السطح لأي خطر.

3-1-3 مستويات الطيران المستقيم

يعبر عن مستويات الطيران المستقيم التي تتم عليها رحلة جوية أو جزء منها كالاتي:

- (أ) مستويات طيران ، بالنسبة للرحلات الجوية التي تتم على أقل مستوى طيران مستعمل أو فوقه، أو فوق الإرتفاع الإنتقالي حسب الحالة.
- (ب) ارتفاعات ، بالنسبة للرحلات الجوية التي تتم تحت أقل مستوى طيران مستعمل ، أو تحت الإرتفاع الانتقالي حسب الحالة.

3-1-4 إسقاط أو الرش

لا يجوز إسقاط أو رش أي شئ من طائرة أثناء طيرانها إلا في الأحوال التي تحددها السلطة المختصة وحسبما تصدره وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة من معلومات أو إخطار و/أو تصريح في هذا الشأن.

3-1-5 سحب الأشياء

لا يسمح لطائرة أن تسحب طائرة أو شيء آخر إلا طبقاً للمتطلبات التي تحددها السلطة المختصة وحسبما تصدره وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة من معلومات أو إخطار و/أو تصريح في هذا الشأن.

3-1-6 النزول بمظلة

لا يسمح بالنزول بمظلة، في غير الأحوال الإضطرارية إلا طبقاً للشروط التي تحددها السلطة المختصة وحسبما تصدرها وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة من معلومات أو إخطار و/أو تصريح في هذا الشأن.

3-1-7 الطيران البهلواني

لا يسمح بالطيران البهلواني إلا طبقاً للشروط التي تحددها السلطة المختصة وحسبما تصدره وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة من معلومات أو إخطار و/أو تصريح في هذا الشأن.

3-1-8 الطيران على هيئة تشكيلات

لا يسمح للطائرات بالطيران على هيئة تشكيلات إلا بناء على ترتيب مسبق بين قادة الطائرات المشتركة في العملية ولا يسمح لها بالطيران على هيئة تشكيلات في مجال جوي مراقب إلا وفقاً للشروط التي تحددها السلطة (السلطات) المختصة بخدمات الملاحة الجوية. ويجب أن تشمل هذه الشروط ما يلي:

(أ) أن يطير التشكيل كطائرة واحدة من حيث الملاحة والإبلاغ عن الموقع.

(ب) أن يكون الفصل بين الطائرات المشتركة في التشكيل من مسؤولية قائد التشكيل وقادة الطائرات الأخرى المشتركة في التشكيل، وأن يشمل الفصل فترات انتقالية عندما تقوم الطائرة بالمناورة لتفصل نفسها عن غيرها في التشكيل وعندما تقوم بعمليات الانضمام والابتعاد.

(ج) أن تحافظ كل طائرة على مسافة جانبية وطولية لا تزيد على كيلو متر واحد (0.5 ميل بحري) ، وعلى مسافة رأسية لا تزيد على 30 متر (100 قدم) عن طائرة قائد التشكيل.

3-1-9 المناطق الحرة بدون قائد

يجب تشغيل أي منطاد حر بدون قائد على النحو الذي يقلل إلى أقصى حد من الأخطار التي قد تلحق بالأشخاص أو الممتلكات أو بطائرات أخرى، وطبقاً للشروط التي يحددها المرفق (4).

3-1-10 المناطق المحرمة والمناطق المقيدة

لا يسمح لأي طائرة أن تطير في منطقة محرمة ، أو في منطقة مقيدة، تكون قد نشرت أوصافها بالشكل الواجب ، إلا طبقاً لشروط القيود ، أو التصريح من الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد.

3-2-2-3 تفادي التصادم

3-2-2-3-1 التقارب

لا يسمح بتشغيل طائرة بالقرب من طائرة أخرى بشكل يعرضها لخطر التصادم.

3-2-2-3-2 حق المرور

يجب على الطائرة التي لها حق المرور أن تحافظ على زاوية اتجاهها وسرعتها.

3-2-2-3-1 يجب على الطائرة التي تلزمها القواعد التالية أن تفسح الطريق لطائرة أخرى ، أن تتجنب المرور فوق تلك الطائرة أو تحتها أو أن تقطع الطريق أمامها ، إلا إذا فعلت ذلك وهي بعيدة عنها تمام ومع مراعاة تأثير الاضطراب الظلي للطائرة.

3-2-2-3-2 التقابل - إذا تقابلت طائرتان وجها لوجه أو كادت وكان هناك خطراً لتصادمهما، وجب على كل طائرة أن تغير اتجاهها إلى اليمين.

3-2-2-3-3 التقاطع - عندما تتقارب طائرتان في إتجاهين متقاطعين على نفس المستوى تقريبا ، يجب على الطائرة التي تكون الطائرة الأخرى على يمينها أن تفسح لها الطريق ، إلا في الحالات الآتية:

(أ) يجب على الطائرات الأثقل من الهواء المدفوعة بمحرك أن تفسح الطريق للمناطيد ذات المحركات والطائرات الشراعية والمناطيد.

(ب) يجب على المناطيد ذات المحركات أن تفسح الطريق للطائرات الشراعية والمناطيد.

(ج) يجب على الطائرات الشراعية أن تفسح الطريق للمناطيد.

(د) يجب على الطائرات المدفوعة بمحرك أن تفسح الطريق للطائرات التي تسحب طائرات أخرى أو أشياء أخرى.

3-2-2-3-4 التعديّة - الطائرة اللاحقة هي الطائرة التي تقترب من طائرة أخرى من الخلف في اتجاه يشكل زاوية تقل عن 70 درجة مع مستوى تماثل الأخيرة، بمعنى أن تكون الطائرة اللاحقة- أثناء الليل - في وضع لا يسمح لها برؤية أي من الأنوار الملاحية لميسرة الطائرة الأخرى أو لميمنتها . ويكون للطائرة الملحوقّة حق المرور ، ويجب على الطائرة اللاحقة ، سواءً كانت في حالة صعود أو نزول أو تطير أفقياً ، أن تظلّ مبتعدة عن الطائرة الأخرى بأن تغير اتجاهها إلى اليمين ، وأي تغيير في الوضع

النسبي لكل من الطائرتين لا يعفي الطائرة اللاحقة من تنفيذ هذا الالتزام إلى أن تصبح بعيدة كل البعد عن الطائرة الملحوقة.

3-2-2-5 الهبوط

3-2-2-5-1 يجب على أي طائرة في أثناء طيرانها أو تحركها على الأرض أو فوق الماء أن تفسح الطريق للطائرات الأخرى الهابطة أو التي تكون في المراحل النهائية لعملية الإقتراب بغرض الهبوط.

3-2-2-5-2 عند اقتراب طائرتين أو أكثر أثقل من الهواء من مطار الهبوط يجب على الطائرة الأكثر ارتفاعا أن تفسح الطريق للطائرة الأقل ارتفاعا ، غير أنه لا يسمح لهذه الأخيرة بأن تنتفع بهذه القاعدة وتقطع الطريق على طائرة أخرى تكون في المراحل النهائية لعملية الإقتراب بغرض الهبوط أو بأن تقوم بتعديتها . ومع ذلك يجب على الطائرات الأثقل من الهواء التي تسير بمحرك أن تفسح الطريق للطائرات الشراعية.

3-2-2-5-3 الهبوط الاضطراري - إذا تبين للطيار أن طائرة أخرى مضطرة للهبوط، فعليه إخلاء الطريق لها.

3-2-2-6 الإقلاع - يجب على الطائرة التي تسير في منطقة المناورة بالمطار أن تخلي الطريق للطائرات التي تقوم بالإقلاع أو التي على وشك الإقلاع.

3-2-7 تحركات الطائرات على السطح

3-2-7-1 في حالة وجود خطر تصادم بين طائرتين تسيران في منطقة التحركات بالمطار ، يطبق ما يلي :

أ) إذا اقتربت الطائرتان وجها لوجه ، أو كادتا ، فيجب على كل منهما أن تتوقف إذا كان ذلك ممكنا ، أو أن تتحرف إلى اليمين ، بحيث تتجنب الأخرى تماما .

ب) عندما تكون الطائرتان في اتجاهين متقاطعين ، فيجب على الطائرة التي تكون الأخرى على يمينها أن تفسح الطريق .

ج) يكون حق المرور للطائرة الملحوقة بطائرة أخرى ، ويجب على الطائرة اللاحقة أن تتجنب الطائرة الأخرى تماما .

3-2-7-2 يجب على الطائرة التي تسير في منطقة المناورة التوقف والإنتظار عند جميع مواقع الإنتظار قبل المدرج ما لم يرخص لها برج مراقبة المطار بخلاف ذلك .

3-2-7-3 يجب على الطائرة التي تسير في منطقة المناورة التوقف والإنتظار عند جميع عوارض التوقف المضاءة ولها أن تواصل السير عند انطفاء هذه الأنوار .

3-2-3 أنوار الطائرات

1-3-2-3 فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 3-2-3-5، يجب على جميع الطائرات أثناء طيرانها في الفترة بين الغروب والشروق أو خلال أي فترة بينهما تحددتها السلطة المختصة، أن تضيء الأنوار التالية:

- (أ) أنوار منع التصادم المراد بها استرعاء الإنتباه إلى الطائرة.
(ب) الأنوار الملاحية المراد بها توجيه نظر المراقب إلى المسار النسبي للطائرة ولا يسمح بإضاءة أي أنوار أخرى إذا كان هناك احتمال للخط بينهما وبين هذه الأنوار.

2-3-2-3 فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 3-2-3-5، فإنه بين غروب الشمس وشروقها أو خلال أي فترة بينهما تحددتها السلطة المختصة:

- (أ) يجب على جميع الطائرات أثناء تحركها في منطقة التحركات بالمطار أن تضيء أنوارا ملاحية الغرض منها توجيه نظر المراقب إلى المسار النسبي للطائرة ولا يسمح بإضاءة أي أنوار أخرى إذا كان هناك احتمال للخط بينها وبين هذه الأنوار.

- (ب) يجب على جميع الطائرات الموجودة في منطقة التحركات بالمطار، مالم تكن ساكنة ومضاءة بدرجة كافية، أن تضيء أنوارا الغرض منها إظهار النهايات الطرفية لهيكلها.

- (ج) يجب على جميع الطائرات التي تعمل في منطقة التحركات بالمطار أن تضيء أنواراً الغرض منها شد الإنتباه إليها.

- (د) يجب على جميع الطائرات الموجودة في منطقة التحركات بالمطار ومحركاتها في حالة تشغيل أن تضيء أنوارا الغرض منها الإشارة إلى ذلك.

3-2-3-3 فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 3-2-3-5، يجب على جميع الطائرات التي في حالة طيران والمجهزة بأنوار مانعة للتصادم بشكل يلبي الشروط الوارد في الفقرة 1-3-2-3 (أ) أن تضيء هذه الأنوار أيضاً في غير الفترة المنصوص عليها في الفقرة 1-3-2-3.

4-3-2-3 فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 3-2-3-5، فيجب على جميع الطائرات:

- (أ) التي تعمل داخل منطقة التحركات بالمطار وتكون مجهزة بأنوار مانعة للتصادم بشكل يفي بالشرط الوارد في الفقرة 2-3-2-3 (ج).

(ب) أو الموجودة داخل منطقة التحركات بالمطار وتكون مجهزة بأنوار مانعة للتصادم بشكل يفي بالشرط الوارد في الفقرة 2-3-2-3 (د).
أن تضيء هذه الأنوار أيضاً في غير الفترة المنصوص عليها في الفقرة 2-3-2-3.
5-3-2-3 يسمح لقائد الطائرة بإطفاء الأنوار الكشافة المركبة في الطائرة بشكل يفي بشروط الفقرات 1-3-2-3 و 2-3-2-3 و 3-3-2-3 و 4-3-2-3 ، أو بخفض درجة سطوعها إذا كانت تؤدي أو يحتمل أن تؤدي إلى:
(أ) التأثير على أداء الواجبات بشكل سليم.
(ب) أو تعريض مراقب خارجي لضوء ساطع مؤذ للبصر.

4-2-3 الطيران الآلي المصطنع

لا يسمح لأي طائرة أن تقوم بالطيران الآلي المصطنع ما لم تتوفر لها الشروط التالية:
(أ) أن تكون الطائرة مزودة بأجهزة قيادة مزدوجة وصالحة تماماً للعمل.
(ب) أن يشغل طيار مؤهل أحد أماكن القيادة بها ليعمل كطيار أمان للشخص الذي يطير في ظروف طيران آلي مصطنع. ويجب أن يتوافر لطيار الأمان رؤية كافية في اتجاه الأمام وإلى كل جانب من جانبي الطائرة، أو أن يشغل مراقب مختص ومتصل بطيار الأمان موقعا في نفس الطائرة يسمح له بإكمال نقص الرؤية لدى طيار الأمان.

5-2-3 عمليات الطيران فوق سطح المطار أو بالقرب منه

يجب على الطائرة الجاري تشغيلها فوق سطح المطار أو بالقرب منه، سواء كانت داخل حركة المطار أو خارجها ، أن تراعي ما يلي :
(أ) ملاحظة حركة المطار لتقادي وقوع أي تصادم.
(ب) الدخول في نفس نمط الحركة الذي تتبعه الطائرات الأخرى فالجاري تشغيلها أو تقاديتها.
(ج) إجراء جميع عمليات الدوران إلى جهة اليسار ، سواء عند الإقتراب بغرض الهبوط أو بعد الإقلاع ، ما لم تصدر لها تعليمات بخلاف ذلك.
(د) الهبوط أو الإقلاع في اتجاه مضاد للرياح ما لم تقض دواعي السلامة أو شكل المدرج أو اعتبارات الحركة الجوية بأنه من الأفضل استخدام اتجاه آخر.

3-2-6 العمليات المائية

3-2-6-1 إذا اقتربت طائرة من طائرة أخرى أو سفينة وكان هناك خطر تصادم بينهما، وجب على الطائرة أن تستمر في تحركها آخذة تماما في الاعتبار الظروف والأحوال المحيطة ، بما في ذلك حدود إمكانية السفينة أو الطائرة الأخرى.

3-2-6-1-1 - التقاطع - يجب على الطائرة التي توجد على يمينها طائرة أخرى أو سفينة أن تفسح لها الطريق بحيث تتجنبها تماما.

3-2-6-1-2 - التقابل - إذا تقابلت طائرة مع طائرة أخرى أو مع سفينة وجها لوجه، أو كادت ، وجب عليها أن تغير اتجاهها إلى اليمين بحيث تتجنبها تماما.

3-2-6-1-3 - التعديّة - الطائرة أو السفينة الجاري تجاوزها هي التي تتمتع بحق المرور ، ويجب على الطائرة التي تتجاوزها أ، تغير الاتجاه بحيث تتجنبها تماما.

3-2-6-1-4 - الهبوط والإقلاع - يجب على الطائرات عند هبوطها على سطح الماء أو إقلاعها منه أن تتجنب بقدر الإمكان جميع السفن وأن تتفادى عرقلة ملاحتها.

3-2-6-2 أنوار الطائرات على سطح الماء - يجب على جميع الطائرات الموجودة على سطح الماء أن تضيء الأنوار التي تشترطها "القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار " وذلك بين الغروب والشروق أو أي فترة بين الغروب والشروق حسب قرارات السلطة المختصة ما لم يتعذر ذلك من الوجهة العملية ، ويجب عليها في هذه الحالة إضاءة أنوار مشابهة بقدر الإمكان من حيث الصفحات والمكان مع الأنوار التي تشترطها "القواعد الدولية".

3-3 خطط الطيران

3-3-1 إيداع خطة الطيران

3-3-1-1 يجب أن تقدم إلى وحدات خدمات الحركة الجوية على شكل خطة طيران المعلومات الخاصة بأي رحلة يعتزم القيام بها أو بجزء منها.

3-3-1-2 يلزم تقديم خطة الطيران قبل تشغيل:

(أ) أي رحلة تقدم لها خدمة مراقبة الحركة الجوية أو جزء من تلك الرحلة.

(ب) أي رحلة طيران إلى داخل مجال جوي استشاري.

- (ج) أي رحلة تتم داخل مناطق معينة أو تقصد الدخول إليها أو تكون على امتداد طرق معينة ، عندما تطلب ذلك سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة لتسهيل تقديم خدمات معلومات الطيران والتنبيه والبحث والإنقاذ.
- (د) أي رحلة تتم داخل مناطق معينة أو تقصد الدخول إليها أو تكون على امتداد طرق معينة ، عندما تطلب ذلك سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة لتسهيل التنسيق مع الوحدات العسكرية المختصة أو مع وحدات خدمات الحركة الجوية في الدول المتاخمة لتفادي احتمالات اللجوء إلى الاعتراض بغرض تحديد هوية الرحلة.
- (هـ) أي رحلة تتم عبر حدود دولية.

3-3-1-3 يجب قبل المغادرة تقديم خطة الطيران إلى أحد مكاتب الإبلاغ التابعة لخدمات الحركة الجوية، أو إرسالها في أثناء الطيران إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة أو إلى محطة المراقبة اللاسلكية جو - أرض ، ما لم تكن قد وضعت ترتيبات خاصة بتقديم خطط الطيران المتكررة.

3-3-1-4 ما لم تقرر سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة خلاف ذلك، يجب أن تقدم ، قبل المغادرة بمدة لا تقل عن ستين دقيقة ، خطة الطيران المتعلقة برحلة تؤدي لها خدمة مراقبة الحركة الجوية أو الخدمة الاستشارية للحركة الجوية . أما إذا أرسلت خطة الطيران في أثناء الطيران ، يجب أن يكون ذلك في وقت يضمن حصول وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة على هذه الخطة قبل عشر دقائق على الأقل من الموعد التقديري لوصول الطائرة إلى أي من النقطتين التاليتين:

- (أ) النقطة المقصودة للدخول إلى منطقة مراقبة أو منطقة استشارية.
- (ب) نقطة عبور طريق جوي أو طريق استشاري.

3-3-2 محتويات خطة الطيران

تحتوي خطة الطيران على المعلومات المتعلقة بالبنود الآتية وفقاً لما تراه سلطة خدمات الحركة الجوية ضروريا :

- علامات تمييز الطائرة.
- قواعد ونوع الطيران.
- رقم وطرز (أو طرازات) الطائرات وفصيلة الاضطراب الظلي.
- المعدات

- مطار المغادرة.
- موعد الرحيل التقديري.
- سرعة (أو سرعات) الطيران المستقيم.
- مستوى (أو مستويات) الطيران المستقيم.
- الطريق المقرر اتباعه.
- مطار الهبوط المقصود وموعد الوصول التقديري.
- المطار (أو المطارات) البديلة.
- كمية الوقود معبر عنها بساعات الطيران.
- مجموع الأشخاص على متن الطائرة.
- معدات الطوارئ والإنقاذ.
- معلومات أخرى.

3-3-3 إعداد خطة الطيران

3-3-1 بغض النظر عن الغرض الذي تعد خطة الطيران من أجله، يجب أن تشمل تلك الخطة على المعلومات عن البنود المناسبة في القائمة السابقة حتى بند "المطار أو المطارات البديلة" ، وذلك فيما يتعلق بكل مراحل الرحلة التي قدمت بشأنها خطة الطيران أو بشأن جزء منها.

3-3-2 يجب أن تشمل خطة الطيران ، بالإضافة إلى ذلك ، على جميع البنود الأخرى عندما تقرر ذلك سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة أو عندما يرى الشخص الذي يقدم خطة الطيران ضرورة لذلك.

3-3-4 التغييرات على خطة الطيران

مع مراعاة أحكام الفقرة 3-6-2-2 ، تُبلغ بأسرع ما يمكن إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة، جميع التغييرات على خطة الطيران المقدمة بشأن رحلة طيران آلي أو رحلة طيران بصري مراقبة . وبالنسبة لرحلات الطيران البصري الأخرى، تبلغ بأسرع ما يُمكن إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة، التغييرات المهمة على خطة الطيران.

3-3-5 إنهاء خطة الطيران

3-3-5-1 ما لم تقرر سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة خلاف ذلك، يقدم شخصياً في أقرب وقت ممكن بعد الهبوط تقرير عن الوصول بالهاتف اللاسلكي أو عبر وصلة البيانات إلى وحدة خدمات الحركة الجوية في مطار الوصول، وذلك عن كل رحلة قدمت عنها خطة طيران تشمل الرحلة كلها أو تشمل الجزء المتبقي منها إلى مطار الوصول.

3-3-5-2 إذا قدمت خطة طيران عن جزء من الرحلة بخلاف الجزء المتبقي من الرحلة حتى المقصد، يجب عند الضرورة، أن يقدم تقرير إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بإنهاء خطة الطيران عن هذا الجزء.

3-3-5-3 في حالة عدم وجود وحدة خدمات حركة جوية بمطار الوصول، يبلغ تقرير الوصول، إذا كان لازماً، إلى أقرب وحدة خدمات حركة جوية، في أقرب وقت ممكن بعد الهبوط وبأسرع الوسائل الممكنة.

3-3-5-4 إذا كان معروفاً أن وسائل الإتصال في مطار الوصول غير كافية وكانت الترتيبات البديلة لمعالجة تقارير الوصول على الأرض غير متوفرة، فيجب إتخاذ الإجراء التالي . قبل هبوط الطائرة مباشرة، عليها أن ترسل، إذا كان ذلك ممكناً إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة، رسالة مشابهة لتقرير الوصول، عندما يكون هذا التقرير لازماً. ويوجه هذا الإرسال عادة إلى محطة اتصالات الطيران التي تخدم وحدة خدمات الحركة الجوية المسؤولة عن إقليم معلومات الطيران الذي تعمل فيه الطائرة.

3-3-5-5 تحتوي تقارير الوصول التي ترسلها الطائرة على المعلومات التالية:

(أ) تحديد هوية الطائرة.

(ب) مطار المغادرة .

(ج) مطار المقصد (عند الهبوط في مطار بديل فقط).

(د) مطار الوصول.

(هـ) موعد الوصول.

3-4-4 الإشارات

3-4-4-1 يجب على الطائرة عند ملاحظة أو استقبال أي إشارة من الإشارات المبيّنة في المرفق (1) أن تتخذ الإجراء الذي يقتضيه معنى الإشارة الواردة في ذلك المرفق.

- 2-4-3 عند استخدام الإشارات المبيّنة في المرفق (1) ، يجب أن يدل على معناها المحدد فيه. ولا تستخدم تلك الإشارات إلا للغرض الموضح، كما لا يجوز استعمال إشارات أخرى قد تؤدي إلى الالتباس معها.
- 3-4-3 يجب أن يكون عامل الإشارة مسؤولاً عن توفير إشارات الإرشاد القياسية للطائرة بطريقة واضحة ودقيقة باستخدام الإشارات المبيّنة في المرفق (1).
- 4-4-4 يجب ألا يحاول أي شخص توجيه الطائرة مالم يكن مدرباً ومؤهلاً ومجازاً للقيام بهذا العمل من السلطة المختصة.
- 5-4-3 يجب أن يلبس عامل الإشارة سترة مميزة ذات لون عاكس تدل على مهنته وتتيح لطاقتهم القيادة أن يعرف أنه الشخص المسؤول عن إشارات الإرشاد.
- 6-4-3 يجب أن يستخدم جميع العمال الأرضيين المشاركين في الإشارة عصاتين أو مضربين أو قفازين عاكسين واضحين في النهار لإعطاء جميع الإشارات في وضوح النهار. ويجب أن يستخدموا عصاتين مضيئتين بالليل أو عند انخفاض مدى الرؤية .

3-5 التوقيت

- 1-5-3 يستخدم التوقيت العالمي المنسق ويعبر عنه بالساعات والدقائق، وكذلك بالثواني حسب الاقتضاء ، بالنسبة للأربعة وعشرين ساعة ليوم يبدأ من منتصف الليل.
- 2-5-3 يجب استطلاع الوقت قبل تشغيل رحلة جوية مراقبة واستطلاع ذلك في الأوقات الأخرى أثناء الرحلة حسب الضرورة.
- 3-5-3 عندما يكون التوقيت مطلوباً في استخدام الإتصال بوصلة البيانات يجب أن تكون الدقة في حدود ثانية واحدة بالتوقيع العالمي المنسق.

3-6 خدمة مراقبة الحركة الجوية

3-6-1 تصاريح مراقبة الحركة الجوية

- 1-6-3-1 يجب الحصول على تصحيح مراقبة الحركة الجوية قبل تشغيل رحلة جوية مراقبة ، أو تشغيل جزء من رحلة جوية طبقاً للقواعد التي تسري على الرحلة المراقبة. ويجب أن يطلب هذا التصريح عن طريق تقديم خطة الطيران إلى وحدة مراقبة الحركة الجوية.
- 2-6-3-1 إذا طلبت الطائرة تصريحاً يعطيها أولوية ، يقدم إلى وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة تقرير يشرح الدوافع لطلب الحصول على الأولوية ، إذا طلبت الوحدة ذلك.

3-1-6-3 إمكانية الحصول على تصريح جديد أثناء الطيران. إذا كان من المنتظر إتخاذ قرار بالطيران إلى مطار مقصد معدل قبل مغادرة الطائرة وتبعاً لكمية الوقود المتوفرة وبشرط الحصول على تصريح جديد أثناء الطيران، يجب إبلاغ ذلك إلى وحدات مراقبة الحركة الجوية المختصة من خلال تضمين خطة الطيران المعلومات المتعلقة بالطريق المعدل (إذا كان معروفاً) ، وبالمقصد المعدل.

4-1-6-3 لا يسمح لطائرة تعمل على سطح مطار مراقب أن تسير في منطقة المناورات بذلك المطار قبل الحصول على تصريح من برج المراقبة بالمطار، وعليها أن تلتزم بالتعليمات التي تصدر إليها من تلك الوحدة.

3-6-2 الالتزام بخطة الطيران

1-2-6-3 فيما عدا الحالات المذكورة في الفقرتين 2-6-3 و 4-2-6-3 على الطائرة أن تلتزم بخطة الطيران السارية ، أو بالجزء المناسب من خطة الطيران السارية التي قدمت عن رحلة جوية مراقبة ، ما لم يكن قد طلب إلى وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة إدخال تغيير في تلك الخطة وصدر منها تصريح بذلك، أو إذا لم تنشأ حالة اضطرارية تستدعي من الطائرة إتخاذ إجراء فوري، وفي هذه الحالة - وبمجرد أن تسمح الظروف بعد مباشرة قائد الطائرة لسلطة الطوارئ - يجب إخطار وحدة الحركة الجوية المختصة بما اتخذ من إجراءات وبأنها قد اتخذت بمقتضى سلطة الطوارئ.

1-2-6-3 - 1 ما لم تصرح هيئة مراقبة الحركة الجوية المختصة أو تأمر بخلاف ذلك، يجب على الطائرات التي تطير في رحلات مراقبة أن تتخذ الخطوات التالية، إذا كان ذلك ممكناً:

أ) أن تطير ، أثناء وجودها على طريق محدد من طرق خدمات الحركة الجوية، على امتداد خط الوسط المعروف لذلك الطريق.

ب) أن تطير مباشرة ، أثناء وجودها على أي طريق آخر، بين وحدات التسهيلات الملاحية و/أو النقاط التي تحدد ذلك الطريق.

2-1-2-6-3 مع مراعاة الشرط بالغ الأهمية الواردة في الفقرة 1-1-2-6-3 يجب على الطائرة التي تطير في جزء من طريق خدمات حركة جوية محدد على أساس مجالات لاسلكية عالية التردد ومتعددة الاتجاهات أن تتحول، من أجل حصولها على إرشادات الملاحة الأساسية، من وحدة

التسهيلات التي وراها إلى وحدة التسهيلات التي أمامها ، وذلك عند بلوغ نقطة التحويل ، إذا كانت قائمة ، أو بالقرب منها بالقدر الذي تسمح به دواعي التشغيل.

3-1-2-6-3 أي خروج على الأحكام الواردة في الفقرة 3-1-2-6-3 -1 يجب أن تخطر به وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة.

3-2-6-3 2 التغييرات غير المقصودة. في حالة ما إذا حادت طائرة تقوم برحلة مراقبة بدون قصد عن خطة الطيران السيارة، يكون عليها إتخاذ الخطوات التالية:

(أ) الحيد عن مسار الطائرة : إذا حادت الطائرة عن مسارها، يجب إتخاذ إجراء فوري لتعديل اتجاه الطائرة للعودة إلى مسارها بأسرع ما يمكن.

(ب) الإختلاف في السرعة الهوائية الحقيقية : إذا اختلف متوسط السرعة الهوائية الحقيقية عن مستوى الطيران المستقيم بين نقاط الإبلاغ، أو كان من المتوقع أن تختلف هذه السرعة بزيادة 5 في المائة أو نقصان 5 في المائة عن السرعة الهوائية الحقيقية المبينة في خطة الطيران، يتعين إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بذلك.

(ج) التغيير في الوقت التقديري : عند وجود أي خطأ في الزمن المقدر للوصول إلى نقطة الإبلاغ التالية أو إلى حدود إقليم تأمين الطيران أو إلى مطار هبوط المطار المقصود، أيهما يأتي أولاً، وكان هذا الخطأ يزيد بثلاثة دقائق على الوقت الذي أخطرت به خدمات الحركة الجوية، أو يزيد على أي مدة أخرى تحددها سلطات الحركة الجوية المختصة، أو يزيد على ما تحدد في اتفاقات إقليمية للملاحة الجوية، يجب إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بالوقت التقديري المعدل بأسرع ما يمكن.

3-2-6-3 -2 -1 بالإضافة إلى ذلك في حالة وجود اتفاق استطلاع تابع لتقائي، يجب إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية تلقائياً عبر وصلة البيانات بكل تغيير يستجد ويتجاوز القيم العتبية المنصوص عليها في عقد أحداث الاستطلاع التابع للتقائي.

3-2-6-3 التغييرات المقصودة : يجب أن تتضمن الطلبات الخاصة بإدخال تغييرات في خطة الطيران البيانات المذكورة أدناه:

(أ) تغيير مستوى الطيران المستقيم: علامات تمييز الطائرات، ومستوى الطيران الجديد المطلوب، وسرعة الطيران المستقيم على هذا المستوى، والوقت التقديري المعدل (إذا كان ذلك مطلوباً) عند حدود أقاليم سلامة الطيران التالية.

(ب) تغيير الطريق:

(1) عند عدم تغيير المقصد: علامات تمييز الطائرة، وقواعد الطيران، ووصف الطريق الجديد للرحلة بما في ذلك المعلومات التي تتضمنها خطة الطيران، على أن تبدأ هذه المعلومات بالموقع الذي ترغب الطائرة البدء عنده في تغيير طريقها، وتقديرات الوقت المعدلة، وأي معلومات أخرى ضرورية.

(2) عند تغيير المقصد: علامات تمييز الطائرة، وقواعد الطيران، ووصف الطريق المعدل للرحلة إلى المقصد المعدل، بما في ذلك المعلومات التي تتضمنها خطة الطيران، على أن تبدأ هذه المعلومات بالموقع الذي ترغب الطائرة البدء عنده في تغيير طريقها، وتقديرات الوقت المعدلة، والمطار البديل (أو المطارات البديلة)، وأي معلومات أخرى ضرورية.

3-6-2-4 تدهور الأحوال الجوية إلى أقل من الظروف الجوية البصرية، حينما يتضح أن استمرار الطيران في ظروف جوية بصرية غير ممكن عملياً طبقاً لخطة الطيران السارية، يجب على الطائرة التي تعمل في رحلة بصرية مراقبة أن تتخذ الإجراءات التالية:

(أ) أن تطلب تصريحاً معدلاً يسمح للطائرة بالإستمرار في الطيران في ظروف جوية بصرية إلى مطار المقصد أو إلى مطار البديل، أو أن تترك المجال الجوي الذي يلزم الحصول على تصريح من مراقبة الحركة الجوية للعمل فيه.

(ب) أو إذا لم يمكن الحصول على التصريح المذكور في الفقرة (أ)، يجب على الطائرة أن تكمل رحلتها في ظروف جوية بصرية، وأن تخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بما تتخذه من إجراءات إما لترك المجال الجوي المعني أو للهبوط في أقرب مطار مناسب.

(ج) أو إذا كانت الطائرة تعمل بداخل نطاق مراقبة، يكون عليها أن تطلب تصريحاً بالطيران كرحلة بصرية خاصة.

(د) أو أن تطلب تصريحاً بالطيران طبقاً لقواعد الطيران الآلي.

3-6-3 تقارير الموقع

3-6-3-1 ما لم يتم إعفاء الرحلة الجوية من ذلك بواسطة سلطة خدمات الحركة الجوية أو وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة وفقاً للشروط التي تحددها تلك السلطة، يجب على الطائرة التي تطير في رحلة مراقبة إبلاغ وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة، في أسرع وقت ممكن، بالوقت ومستوى الطيران الذي تمر فيه فوق أي نقطة إبلاغ إلزامية محددة، بالإضافة إلى أي معلومات أخرى تكون مطلوبة. وبالمثل تعطى تقارير الموقع بالنسبة لأي نقاط إضافية إذا

طلبت ذلك وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة . وفي حالة عدم وجود نقاط تبليغ محددة ، يجب إعطاء تقارير الموقع على فترات تحددها سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة أو وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة.

3-6-3-1-1 يجب على الرحلات المراقبة التي تقدم معلومات عن الموقع إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة عبر وصلة البيانات ألا تبلغ بالصوت عن الموقع إلا إذا طلب منها ذلك.

3-6-4 إنهاء المراقبة

يجب على الطائرة التي تقوم برحلة جوية مراقبة أن تخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بمجرد خروجها من دائرة إشراف خدمة المراقبة الجوي، إلا عند هبوطها في مطار مراقب.

3-6-5 الاتصالات

يجب على الطائرة التي تقوم برحلة مراقبة أن تتابع الإتصال الصوتي جو-أرض على قناة الإتصال التابعة لوحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة، وأن توجد اتصالاً متبادلاً بينها وبين هذه الوحدة كلما كان ذلك ضرورياً. وتستثنى من ذلك الحالات التي تحددها سلطات خدمات الحركة الجوية المختصة بالنسبة للطائرات التي تشكل جزءاً من الحركة في مطار مراقب.

3-6-5-2 انقطاع الإتصال - إذا حال انقطاع الإتصال دون الالتزام بأحكام الفقرة 3-6-5-1 ، يجب على الطائرة أن تطبق إجراءات التحايل على انقطاع الإتصال الصوتي المنصوص عليها في المجلد الثاني من الجزء الثامن ، علاوة على تطبيق ما يتناسب من الإجراءات التالية. ويجب أن تحاول الطائرة إعادة الإتصالات مع وحدة مراقبة الحركة الجوية المعنية باستخدام كافة الوسائل الأخرى المتاحة. كما يجب على الطائرة التي تشكل جزءاً من الحركة في المطار المراقب أن تواصل متابعة التعليمات التي تصدر إليها بالإشارات البصرية.

3-6-5-2-1 إذا كانت الطائرة تطير في ظروف جوية بصرية وجب عليها أن تتبع أي من الخطوات التالية:
(أ) أن تواصل الطيران في ظروف جوية بصرية، وأن تهبط في أقرب مطار مناسب، وأن تبلغ بأسرع الوسائل وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة عن وصولها.

(ب) أن تكمل الطيران الآلي وفقاً لما جاء في الفقرة 3-6-5-2-2، إذا إعتبر ذلك مستحسنًا.
3-6-5-2-2 عندما تطير الطائرة في ظروف جوية آلية، أو عندما يعتبر الطيار في ظروف جوية آلية أنه من غير المستحسن إكمال الرحلة وفقاً لما جاء في الفقرة 3-6-5-2-1 (أ) فيجب عليها اتباع ما يلي:

(أ) أن تحافظ الطائرة وهي على آخر سرعة حددت لها وآخر مستوى طيران حدد لها، أو على أدنى مستوى للطيران إذا كان أعلى منه، لمدة 20 دقيقة بعد فشل الطائرة في الإبلاغ عن

موقعها فوق أي نقطة إبلاغ إلزامية ، وأن تقوم بعد ذلك بتعديل مستوى طيرانها وسرعتها وفقاً لخطة الطيران المودعة، ما لم يتقرر خلاف ذلك إستناداً إلى الاتفاق الإقليمي للملاحة الجوية، وذلك في المجال الجوي الذي لا يستخدم فيه الرادار في توفير مراقبة الحركة الجوية.

ب) في المجال الجوي الذي يستخدم فيه الرادار في توفير مراقبة الحركة الجوية، أن تواصل الطائرة التحليق على آخر سرعة حددت لها وآخر مستوى طيران حدد لها ، أو على أدنى مستوى طيران إذا كان أعلى منه، لمدة 7 دقائق بعد ما يلي:

- 1) الوقت الذي وصلت فيه إلى آخر مستوى حدد لها أو أدنى مستوى طيران.
 - 2) الوقت الذي تم فيه تعديل الجهاز المرسل المجيب على الرمز 7600.
 - 3) الوقت الذي فشلت فيه الطائرة في الإبلاغ عن موقعها فوق أي نقطة إبلاغ إلزامية.
- أيها لاحق لغيره، والقيام بعدها بتعديل مستوى طيرانها وسرعتها وفقاً لخطة الطيران المودعة.
- ج) أن تنضم ثانية إلى طريق خطة الطيران السارية ، عندما تكون موجهة بالرادار أو موجهة من قبل مراقبة الحركة الجوية لتتقدم بانحراف باستخدام الملاحة المنطقية بدون حد محدد قبل أن تتجاوز النقطة الهامة التالية ، مع مراعاة الحد الأدنى المطبق لإرتفاع الطيران.
- د) أن تواصل الطائرة رحلتها طبقاً لطريق الطيران الوارد في خطة الطيران السارية وإلى أن تصل إلى المساعد الملاحي المعين الملائم أو النقطة الثابتة اللذين يخدمان مطار المقصد، وعليها الإنتظار فوق ذلك المساعدة الملاحي أو تلك النقطة الثابتة حتى بدء النزول إذا طلب منها الامتثال لأحكام الفقرة هـ) أدناه.

هـ) أن تبدأ الطائرة في النزول عند وصولها إلى المساعد الملاحي أو النقطة الثابتة المحددين في الفقرة د) أعلاه، أو لدى حلول موعد الإقتراب المتوقع الذي حدد لها وأفادت بعلمها به، أو أقرب ما يمكن لذلك الموعد، أما إذا لم تكن قد تسلمت موعداً متوقعاً للإقتراب وأفادت بتسلمه، فعليها أن تبدأ النزول في موعد الوصول التقديري حسبما هو مقرر في خطة الطيران السارية.

و) أن تكمل الطائرة الإقتراب الآلي العادي حسبما هو محدد للمساعدة الملاحية أو النقطة الثابتة المعينين.

ز) أن تهبط الطائرة ، إن أمكن ذلك ، في خلال 30 دقيقة من موعد الوصول التقديري المحدد في الفقرة هـ) أو آخر موعد اقتراب متوقع أفادت بتسلمه، أيهما أكثر تأخراً.

3-7 التدخل غير المشروع

1-7-3 يجب على الطائرة التي تتعرض لتدخل غير مشروع أن تحاول إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بهذه الواقعة مع أي ملابس هامة تتعلق بها، وكذلك إخطارها بأي انحراف قد تحدثه الظروف عن خطة الطيران السارية، وذلك حتى تتمكن وحدة خدمات الحركة الجوية من إعطاء الأولوية لتلك الطائرة ، وأن تقلل إلى أقصى حد من تعارضها مع الطائرات الأخرى.

2-7-3 في حال تعرض الطائرة لتدخل غير مشروع، يجب على قائد الطائرة أن يحاول الهبوط بسرعة في أقرب مطار ملائم أو في المطار الذي عينته السلطة المختصة ما لم تقتض الاعتبارات السائدة على متن الطائرة خلاف ذلك.

3-8 الاعتراض

1-8-3 يخضع اعتراض الطائرات المدنية للقواعد والتوجيهات الإدارية الملائمة التي تصدرها السلطة المختصة بما يتمشى مع اتفاقية الطيران المدني الدولي، وبما يتمشى مع المادة 3 (د) التي بموجبها أن تراعى سلامة ملاحه الطائرات المدنية بالشكل الواجب. وبناء عليه ، يجب لدى صياغة القواعد والتوجيهات الإدارية المناسبة إيلاء الاهتمام الواجب إلى أحكام المرفق (1)، القسم الثاني ، والمرافق (2) ، القسم الأول.

2-8-3 يجب على قائد الطائرة المدنية، عند تعرضه للاعتراض ، الإمتثال للمتطلبات الواردة في المرفق (2) ، القسمين الثاني والثالث، التي تفسر الإشارات البصرية وتستجيب لها على النحو المحدد في المرفق (1) ، القسم الثاني.

3-9 الحدود الدنيا لمدى الرؤية وبعد السحاب في الظروف الجوية البصرية

1-9-3 يتضمن الجدول 1-3 الحدود الدنيا لمدى الرؤية وبعد السحاب في الظروف الجوية البصرية.

الجدول 3-1*

(انظر البند 4-1)

نطاق الارتفاع	فئة المجال الجوي	مدى الرؤية في أثناء الطيران	بعد السحاب
عند وفوق 3050 متراً (10000 قدم) من متوسط مستوى سطح البحر	A***BCDEFG	8 كم	1500 متر أفقياً 300 متر عمودياً (1000 قدم)
تحت مستوى 3050 متراً (10000 قدم) من متوسط مستوى سطح البحر وفوق 900 متر (3000 قدم) من متوسط مستوى سطح البحر، أو فوق 300 متر (1000 قدم) من سطح الأرض، أيهما أعلى.	A***BCDEFG	5 كم	1500 متر أفقياً 300 متر عمودياً (1000 قدم)
عند وتحت 900 متر (3000 قدم) من متوسط مستوى سطح البحر، أو فوق 300 متر (1000 قدم) من سطح الأرض، أيهما أعلى.	A***BCDE	5 كم	1500 متر أفقياً 300 متر عمودياً (1000 قدم)
عند وتحت 900 متر (3000 قدم) من متوسط مستوى سطح البحر، أو فوق 300 متر (1000 قدم) من سطح الأرض، أيهما أعلى.	FG	5 كم**	خالٍ من السحاب والسطح في مجال الرؤية

* عندما يقل علو الارتفاع الانتقالي عن 3050 متراً (10000 قدم) من متوسط سطح البحر ، يستخدم مستوى الطيران 100 بدلاً من 10000 قدم

** عندما تنص على ذلك سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة:

(أ) مستويات رؤية طيران منخفضة لا تقل عن 1500 متر للرحلات التي تعمل :

(1) بسرعات تعطي ، مع درجة الرؤية السائدة ، فرصة لملاحظة الحركة الأخرى وملاحظة أي عوائق في وقت مناسب يسمح بتفادي الاصطدام بها.

(2) أو في الظروف التي يقل فيها احتمال حدوث مقابلات مع الحركة الأخرى عادة ، كما في المناطق ذات حجم الحركة المنخفض أو بالنسبة للأعمال الجوية التي تتم على المستويات المنخفضة.

(ب) يجوز السماح لطائرات الهليكوبتر أن تعمل في مدى رؤية في أثناء الطيران يقل عن 1500 متر ، بشرط قيادتها بسرعة تسمح لقائدها بمتابعة الحركة الأخرى حوله وملاحظة أي عوائق في الوقت المناسب لتفادي الاصطدام بها.

*** تم إدراج الحدود الدنيا للظروف الجوية البصرية في المجال الجوي من الفئة A للاسترشاد بها من قبل الطيارين ولا يعني ذلك

القبول بالطيران وفقاً لقواعد الطيران البصري في المجال الجوي من الفئة A .

الفصل الرابع - قواعد الطيران البصري

1-4 بإستثناء رحلات الطيران البصري الخاصة، لا يسمح بالطيران طبقاً لقواعد الطيران البصري الألى في ظروف جوية يكون فيها مدى الرؤية وبعد السحاب مساويان للقيم المبينة في الجدول 1-3 أو تزيد عليها.

2-4 بإستثناء الحالات التي يتم فيها الحصول على تصريح من وحدة مراقبة الحركة الجوية، لا يسمح لطائرة تعمل طبقاً لقواعد الطيران البصري بالإقلاع من مطار يقع داخل نطاق مراقب، أو الهبوط فيه، أو الدخول إلى نطاق حركة المطار أو الانضمام إلى حركة هذا المطار في الحالتين التاليتين:

(أ) إذا كان السقف يقل عن 450 متر (1500 قدم).

(ب) أو إذا كان مدى الرؤية على الأرض يقل عن 5 كيلو متر.

3-4 لا يسمح بالطيران طبقاً لقواعد الطيران البصري في الفترة ما بين غروب الشمس وشرورها، أو في أي فترة أخرى بينهما تحددها سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة إلا وفقاً للشروط التي تحددها تلك السلطة.

4-4 لا يجوز إلا بتصريح من سلطة خدمات الحركة الجوية تشغيل رحلات الطيران البصري:

(أ) فوق مستوى الطيران FL200.

(ب) بسرعات تقارب سرعة الصوت أو تزيد عليها.

5-4 لا يجوز منح التصريح لتشغيل رحلات الطيران البصري فوق مستوى الطيران FL290 في مناطق يطبق فيها حد أدنى للفصل الرأسى قدره 300 متر (1000 قدم) فوق مستوى الطيران FL290.

6-4 لا يجوز الطيران طبقاً لقواعد الطيران البصري، إلا إذا كان ذلك ضرورياً لعملية الإقلاع أو الهبوط أو بتصريح من السلطة المختصة، في الحالتين التاليتين:

(أ) فوق المناطق المزدهمة من المدن أو القرى أو المستوطنات أو فوق حشد من الناس في مكان مكشوف، على ارتفاع يقل عن 300 متر (1000 قدم) فوق أعلى عائق داخل دائرة نصف قطرها 600 متر من الطائرة.

(ب) فوق المناطق الأخرى غير المناطق المذكورة في الفقرة 4-6، على ارتفاع يقل عن 150 متر (500 قدم) فوق سطح الأرض أو الماء.

7-4 بإستثناء الحالات التي تنص فيها تصاريح مراقبة الحركة الجوية وتحدد فيها سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة خلاف ذلك، يجب على رحلات الطيران البصري في أثناء الطيران المستقيم على ارتفاع يزيد على 900 متر (3000 قدم) من سطح الأرض أو الماء ، أو على ارتفاع أكبر حسب قرارات سلطات خدمات الحركة الجوية المختصة ، أن تحافظ على مستوى طيران يتمشى مع مسار الطائرة وفقاً لما هو مبين في جدولي مستويات الطيران المستقيم بالمرفق (3).

8-4 على رحلات الطيران البصري أن تمتثل لأحكام الفقرة 3-6:

(أ) أثناء عملها داخل المجالات الجوية من الفئات (B) و (C) و (D).

(ب) عندما تشكل جزءاً من حركة المطار في مطارات مراقبة.

(ج) عند تشغيلها كرحلات خاصة طبقاً لقواعد الطيران البصري.

9-4 على الطائرة التي تعمل وفقاً لقواعد الطيران البصري داخل المناطق أو الطرق التي تحددها سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة طبقاً للفقرة 3-3-1-2 (ج) أو التي تدخل إليها ، أن تتابع الإتصال الصوتي جو - أرض على قناة الإتصالات الملائمة التابعة لوحدة خدمات الحركة الجوية التي تقدم خدمات معلومات الطيران لها، وأن تبلغ موقعها إلى تلك الوحدة حسب الضرورة.

10-4 يجب على الطائرة المشغلة بقواعد الطيران البصري وترغب في الانتقال إلى الطيران الآلي أن تتبع أي من الإجراءات التالية:

(أ) إذا كانت قد قدمت خطة الطيران ، عليها أن تبلغ التعديلات الضرورية لتضاف إلى خطة الطيران السارية.

(ب) إذا ما تطلبت الفقرة 3-3-1-2 ذلك، أن تقدم خطة الطيران إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة وأن تحصل على تصريح قبل تطبيق قواعد الطيران الآلي داخل مجال جوي مراقب.

الفصل الخامس - قواعد الطيران الآلي

1-5 قواعد تُطبق على جميع رحلات الطيران الآلي

1-1-5 معدات الطائرات

يجب أن تزود الطائرات بالأجهزة المناسبة وبالمعدات الملاحية الملائمة للطريق الذي ستطير فيه الطائرة.

2-1-5 الحدود الدنيا لمستويات الطيران

باستثناء حالات الضرورة لأغراض الإقلاع أو الهبوط، أو بتصريح خاص من السلطات المختصة، يجب على الطائرة التي تعمل وفقاً لقواعد الطيران الآلي أن تطير على مستوى طيران لا يقل عن الإرتفاع الأدنى للطيران الذي تحدده الدولة التي تعمل الطائرة فوق أراضيها، أو إذا لم تكن الدولة قد حددت حداً أدنى لمستويات الطيران:

(أ) فوق الأراضي المرتفعة أو المناطق الجبلية، يجب على الطائرة أن تطير على مستوى لا يقل عن 600 متر (2000 قدم) فوق أعلى عائق داخل نطاق قدره 8 كيلومتر من موقع الطائرة التقديري.

(ب) فوق المناطق الأخرى خلاف المناطق المذكورة في الفقرة (أ)، يجب على الطائرة أن تطير على مستوى لا يقل عن 300 متر (1000 قدم) فوق أعلى عائق داخل قدره 8 كيلو متر من موقع الطائرة التقديري.

3-1-5 الانتقال من الطيران الآلي إلى الطيران البصري

1-3-1-5 يجب على الطائرة التي ترغب في تغيير قواعد الطيران التي تطبقها من رحلة تسيير وفقاً لقواعد الطيران الآلي قدمت عنها خطة الطيران، إلى رحلة تتبع قواعد الطيران البصري، أن تخطر وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة بصورة محددة بأنه قد تم إلغاء الطيران طبقاً لقواعد الطيران الآلي، وتقيدها بالتعديلات التي تريد إدخالها على خطة الطيران السارية.

2-3-1-5 يجب على الطائرة التي تعمل وفقاً لقواعد الطيران الآلي وتطير في ظروف جوية بصرية أو صادفت هذه الظروف الجوية ألا تلغي خطة الطيران طبقاً لقواعد الطيران الآلي إلا إذا كان من المتوقع ومن المعتزم الإستمرار في الرحلة لفترة معقولة في ظروف جوية بصرية غير منقطعة.

5-2 قواعد رحلات الطيران الآلي داخل المجال الجوي المراقب

5-2-1 على رحلات الطيران الآلي أن تطبق أحكام الفقرة 3-6 عند تشغيلها داخل مجال جوي مراقب .

5-2-2 على الطائرة التي تطير طيراناً مستقيماً طبقاً لقواعد الطيران الآلي داخل مجال جوي مراقب أن تطير في أحد مستويات الطيران المستقيم، أو أن تطير باستخدام أساليب الصعود المستمر إذا سمح لها بذلك، بين مستويين مختارين أو فوق مستوى يختار مما يلي:

(أ) جدولاً لمستويات الطيران المستقيم الواردان في المرفق (3).

(ب) أو جدولاً لمعدل لمستويات الطيران المستقيم المشار إليه في المرفق (3) للطيران فوق مستوى FL410.

وذلك فيما عدا أن الارتباط بين مستويات الطيران وبين المسار المحدد في داخلها لا يسري إذا نصت تصاريح مراقبة الحركة الجوية على خلاف ذلك، أو إذا حددت ذلك سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة في أدلة الطيران.

5-3 القواعد التي تسري على رحلات الطيران الآلي خارج المجال الجوي المراقب.

5-3-1 مستويات الطيران المستقيم

على الطائرة التي تطير طيراناً مستقيماً طبقاً لقواعد الطيران الآلي خارج مجال جوي مراقب أن تطير على مستوى طيران مستقيم يتمشى مع اتجاه مسارها وفقاً لما يلي:

(أ) إما جدولاً لمستويات الطيران المستقيم الواردان في المرفق (3)، إلا إذا حددت سلطة خدمات الحركة الجوية المختصة خلاف ذلك بالنسبة للرحلات التي تطير على ارتفاع 900 متر (3000 قدم) أو أقل فوق متوسط سطح البحر.

(ب) وإما جدولاً لمعدل لمستويات الطيران المستقيم عندما يطلب ذلك طبقاً للمرفق (3) للطيران فوق مستوى الطيران FL410 .

5-3-2 الإتصالات

على الطائرة التي تقوم برحلة طيران آلي خارج مجال جوي مراقب، ولكنها تطير داخل مناطق محددة أو تدخل إليها ، أو تطير على طرق معينة تحددها سلطة خدمات الحركة الجوية طبقاً للفقرة 3-3-1-2 ج) أو د)، أن تتابع الإتصال الصوتي جو - أرض على قناة الإتصال المناسبة، وأن تجري اتصالاً متبادلاً، حسب الضرورة ، بينها وبين وحدة خدمات الحركة الجوية التي تقدم خدمة معلومات الطيران.

5-3-3 تقارير الموقع

على الطائرة التي تعمل وفقاً لقواعد الطيران الآلي خارج مجال جوي مراقب وتلزمها سلطات خدمات الحركة الجوية المختصة بأن:

- تقدم خطة الطيران.
- تتابع الإتصال الصوتي جو - أرض على قناة الإتصال المناسبة، وأن تجري اتصالات متبادلاً ، حسب الضرورة ، بينها وبين وحدة خدمات الحركة الجوية التي تقدم خدمة معلومات الطيران.

أن تقدم تقرير موقع طبقاً لما هو مقرر في الفقر 3-6-3 الخاصة بالرحلات المراقبة.

المرفق (1) - الإشارات

(انظر الفقرة 3-4 في الفصل الثالث)

1- إشارات الاستغاثة والاستعجال

1-1 إشارات الاستغاثة

تعني الإشارات التالية عند استخدامها مجتمعة أو فرادي وجود تهديد بخطر جسيم وشيك الوقوع وأن مساعدة فورية مطلوبة:

(أ) إشارات ترسل بواسطة التلغراف اللاسلكي أو بأي وسيلة إرسال أخرى وتتألف من المجموع SOS (.... بالرموز المورس).

(ب) ترسل إشارة استغاثة بالهاتف اللاسلكي بنطق كلمة MAYDAY.

(ج) إرسال رسالة استغاثة عبر وصلة البيانات التي تحمل قصد كلمة MAYDAY.

(د) إطلاق الصواريخ أو القذائف التي تلقي بالألوان الحمراء واحدا فواحدا على فترات زمنية قصيرة.

(هـ) إلقاء مشغل نور أحمر معلق في مظلة.

3268 تتكون إشارة الإنذار بالتلغراف اللاسلكي مجموعة تتألف من 12 شرطة متتالية ترسل في

دقيقة واحدة، طول كل شرطة 4 ثواني وبين كل شرطتين متتاليتين ثانية واحدة. ويمكن

إرسال هذه الإشارة بجهاز يدوي وإن كان يوصى بإرسالها بجهاز أوتوماتيكي...

3270 يتكون الإنذار بالهاتف اللاسلكي من نغمتين ذاتي تردد جيبي مسموع أساسا مرسلتين تبادلياً،

أحدهما على التردد 2200 ميغاهرتز والأخرى على تردد 1300 هرتز، وتكون فترة

إرسال كل منهما 250 ملي ثانية.

3271 يجب أن ترسل إشارة الإنذار بالهاتف اللاسلكي عند إرسالها بوسيلة تلقائية، بصفة مستمرة

لمدة لا تقل عن 30 ثانية ولا تزيد على دقيقة واحدة. أما إذا أرسلت هذه الإشارة بوسيلة

أخرى، فيجب إرسالها بصفة مستمرة بقدر الإمكان لمدة دقيقة.

1-2 إشارات الاستعجال

1-2-1 تعني الإشارات التالية عند استخدامها مجتمعة أو فرادي أن طائرة ترغب في الإعلان عن مواجهتها لمصاعب تضطرها للهبوط دون الحاجة إلى مساعدة فورية:

أ) تكرار إضاءة وإطفاء أنوار الهبوط.

ب) تكرار إضاءة وإطفاء الأنوار الملاحية للطائرة بطريقة تميزها عن الأنوار الملاحية المتقطعة.

2-2-2 تعني الإشارات التالية عند استعمالها مجتمعة أو فرادي أن لدى الطائرة رسالة عاجلة جدا تريد إرسالها بخصوص سلامة سفينة أو طائرة أو مركبة أخرى، أو بخصوص أحد الأشخاص على متنها أو في مجال رؤيتها:

أ) إشارة (XXX) ترسل بواسطة التلغراف اللاسلكي أو بأي وسيلة أخرى للإشارة.

ب) إرسال إشارة استعجال بواسطة الهاتف اللاسلكي تتألف من اللفظيين (PAN,PAN).

ج) إرسال إشارة استعجال عبر وصلة البيانات التي تحمل قصد اللفظيين PAN,PAN

2- الإشارات التي تستعمل في حدوث اعتراض

1-2 الإشارات الصادرة عن الطائرة القائمة بالاعتراض وردود الطائرة الواقع عليها الاعتراض

السلسلة	إشارات الطائرة القائمة بالاعتراض	المعنى	ردود الطائرة الواقعة تحت الاعتراض	المعنى
1	نهارا أو ليلا- هز جناحي الطائرة وإضاءة وإطفاء أنوار الملاحه على فترات غير منتظمة (وأنوار الهبوط في حالة الهليكوبتر) ، من موقع يعلو ويتقدم قليلا الطائرة الواقعة تحت الاعتراض على الجانب الايسر منها في العادة (وعلى الجانب الأيمن إذا كانت الطائرة الواقعة تحت الاعتراض طائرة الهليكوبتر)، وبعد تأكيد تسلم الإشارة، تقوم الطائرة القائمة بالاعتراض بدون بطيء في نفس المستوى، يكون في المعتاد إلى اليسار (أو إلى اليمين في حالة الهليكوبتر) ثم الطيران في الاتجاه المنشود.	وقع عليك اعتراض اتبني	نهارا أو ليلا- هز جناحي الطائرة وإضاءة وإطفاء أنوار الملاحه على فترات غير منتظمة والتتبع.	مفهوم سوف أمتثل
2	نهارا أو ليلا - تقوم الطائرة بمناورة ابتعاد مفاجئ عن الطائرة الواقعة تحت الاعتراض تتمثل في دوران صاعد بزوايه قدرها 90 درجة أو أكثر بدون عبور خط طيران الطائرة الواقعة تحت الاعتراض.	تستطيع أن تتقدم	نهارا أو ليلا- هز جناحي الطائرة	مفهوم سوف أمتثل
3	نهارا أو ليلا- إنزال جهاز لهبوط (إذا كانت الطائرة مزودة به) مع إظهار أنوار الهبوط بشكل مستمر والطيران فوق المدرج المستعمل أو - إذا كانت الطائرة الواقعة تحت الاعتراض هليكوبتر- الطيران فوق منطقة هبوط الهليكوبتر. وفي حالة الهليكوبتر تقوم الهليكوبتر القائمة بالاعتراض باقتراب للهبوط يؤدي إلى تحويمها على مقربة من منطقة الهبوط.	أهبط في هـ المطار	نهارا أو ليلا- إنزال جهاز لهبوط (إذا كانت الطائرة مزودة به) وإظهار أنوار الهبوط بشكل مستمر وتتبع الطائرة القائمة بالاعتراض ثم إذا رئي أن الهبوط مأمون عقب الطيران فوق المدرج المستعمل أو فوق منطقة هبوط الهليكوبتر، ابدأ في إجراءات الهبوط.	مفهوم سوف أمتثل

2-2 إشارات صادرة عن الطائرة الواقعة تحت الاعتراض وردود الطائرة القائمة بالاعتراض

السلسلة	إشارات الطائرة القائمة بالاعتراض	المعنى	ردود الطائرة الواقعة تحت الاعتراض	المعنى
4	نهارا أو ليلا - رفع جهاز الهبوط، (إذا كانت الطائرة مزودة به) وإضاءة وإطفاء أنوار الهبوط، في أثناء الطيران فوق المدرج المستعمل أو منطقة هبوط الهليكوبتر على ارتفاع يزيد على 300 متر (1000 قدم) ولكن لا يتجاوز 600 متر (في حالة الهليكوبتر: على ارتفاع يزيد على 50 متر (170 قدم) ، ولكن لا يتجاوز 100 متر (330 قدم) فوق مستوى المطار، مع الإستمرار في التحليق الدائري حول المدرج المستعمل أو منطقة هبوط الهليكوبتر. إذا لم تكن الطائرة قادرة على إضاءة وإطفاء أنوار الهبوط يجب لها أن تقوم بإضاءة وإطفاء أي أنوار أخرى متاحة.	المطار الذي عينتموه غير ملائم	نهارا أو ليلا- إذا كان من المرغوب أن تتبع الطائرة الواقعة تحت الاعتراض الطائرة القائمة بالاعتراض إلى مطار بديل، تقوم الطائرة القائمة بالاعتراض برفع جهاز هبوطها، إذا كانت مزودة به وتستعمل إشارات السلسلة 1 المقررة للطائرة القائمة بالاعتراض.	مفهوم اتبعني
5	نهارا أو ليلا - إضاءة وإطفاء جميع الأنوار المتاحة بانتظام ولكن بطريقة متميزة عن الأنوار المتقطعة.	لا أستطيع الامتثال	نهارا أو ليلا- تستعمل إشارات السلسلة 2 المقررة للطائرات القائمة بالاعتراض.	مفهوم
6	نهارا أو ليلا- إضاءة وإطفاء جميع الأنوار المتاحة بشكل غير منتظم.	أنا في حالة استغاثة	نهارا أو ليلا- تستعمل إشارات السلسلة 2 المقررة للطائرة القائمة بالاعتراض.	مفهوم

3- الإشارات البصرية المستعملة لتحذير الطائرات غير المصرح لها عند طيرانها داخل منطقة مقيدة أو محرومة

أو خطرة أو تكون على وشك الدخول إلى هذه المناطق

سواء كان الوقت نهارا أو ليلا ، يطلق عدد متتال من الفذائف تفصل بين كل قذيفة وأخرى مدة 10 ثوان، تعطي عند إنفجارها أنوارا أو نجوما حمراء وخضراء لتبين للطائرة غير المصرح لها بأن تحلق داخل منطقة مقيدة أو محرمة أو خطرة، أو هي على وشك الدخول إلى تلك المناطق، وأن على هذه الطائرة إتخاذ الإجراء التصحيحي اللازم الذي تقتضيه الضرورة.

4- إشارات حركة المطار

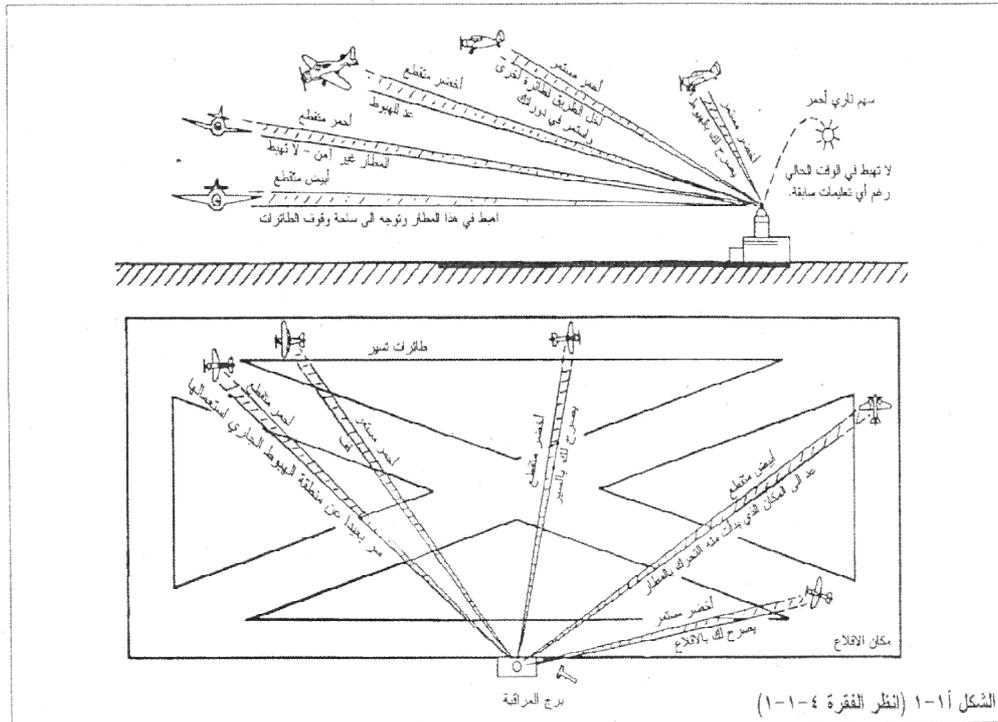
4-1 الإشارات البصرية والإشارات بالأسهم النارية

4-1-1 إصدار التعليمات

من مراقبة المطار إلى:		الضوء
الطائرة على الأرض	الطائرة في الجو	
يصرح لك بالاقلاع	يصرح لك بالهبوط	أخضر مستمر
قف	اخذ الطريق لطائرة أخرى واستمر في دورتك	أحمر مستمر
يصرح لك بالسير	عد للهبوط*	أخضر منقطع
سر بعيدا عن منطقة الهبوط الجاري استعمالها	المطار غير آمن - لا تهبط	أحمر منقطع
عد إلى المكان الذي بدأت منه التحرك بالمطار	اهبط في هذا المطار وتوجه إلى ساحة وقوف الطائرات*	أبيض منقطع
		لا تهبط في الوقت الحالي رغم أي تعليمات سابقة.

خرطوشة حمراء

* يعطى تصريح الهبوط والسير في الوقت المناسب.



4-1-2 إشارات من الطائرة تفيد بتسلمها للرسالة

(أ) أثناء الطيران :

(1) خلال ساعة النهار :

- هز جناحي الطائرة

(2) خلال ساعات الظلام:

- بإضاءة وإطفاء أنوار النزول مرتين ، أو إضاءة وإطفاء الأنوار للملاحة للطائرة
الملاحية مرتين إذا لم تكن الطائرة مجهزة بأنوار للنزول.

(ب) على الأرض:

(1) خلال ساعة النهار :

- بتحريك الجنيحان أو الدفعة

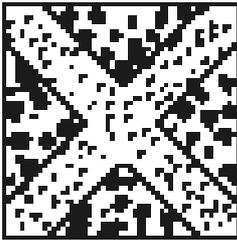
(2) خلال ساعات الظلام:

- بإضاءة وإطفاء أنوار النزول مرتين ، أو إضاءة وإطفاء الأنوار للملاحة للطائرة
مرتين إذا لم تكن الطائرة مجهزة بأنوار للنزول.

4-2-4 العلامات الأرضية البصرية

4-2-4-1 منع الهبوط

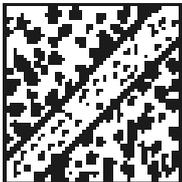
مربع أحمر قطراه باللون الأصفر (الشكل أ1-2) يوضع أفقيا في منطقة العلامات بالمطار ليعني أن
الهبوط ممنوع وأن مدة هذا المنع قد تطول.



الشكل أ 1-2

4-2-4-2 الحاجة إلى احتياطات خاصة عند الإقتراب أو الهبوط

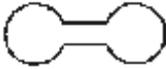
مربع أحمر به قطر واحد باللون الأصفر (الشكل أ1-3) ، يوضع أفقيا في منطقة العلامات بالمطار
ليعني أنه نظرا لسوء حالة منطقة المناورة بالمطار - أو لأي سبب آخر - يتعين إتخاذ
احتياطات خاصة عند الهبوط أو في أثناء الإقتراب للهبوط.



الشكل أ 1-3

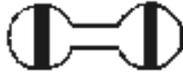
3-2-4 استعمال المدارج والممرات

1-3-2-4 دميل بيضاء (الشكل أ 4-1) توضع أفقيا في منطقة العلامات بالمطار ، لتعني أنه يجب على الطائرات استخدام المدارج وممرات السير فقط عند إقلاعها أو هبوطها أو في أثناء تحركها على أرض المطار.



الشكل أ 4-1

2-3-2-4 نفس الدميل المبين في الفقرة 1-3-2-4 على قرصها خطان أسودان متعامدان (الشكل أ 5-1) توضع أفقيا في منطقة العلامات بالمطار، لتعني أنه يجب على الطائرات ألا تستخدم المدارج فقط عند إقلاعها أو هبوطها، غير أنه يجوز التحرك فوق سطح المطار على أي جزء دون التقيد بالمدارج أو ممرات السير.



الشكل أ 5-1

4-2-4 المدارج أو الممرات المغلقة

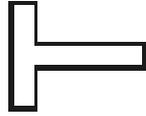
عدة صلبان من لون واحد مضاد ، أصفر أو أبيض (الشكل أ 6-1) ، توضع أفقيا على المدارج والممرات أو أجزاء منها تبين أن النقطة غير صالحة لتحركات الطائرات.



الشكل أ 6-1

5-2-4 اتجاهات الهبوط أو الإقلاع

1-5-2-4 حرف (T) باللون الأبيض أو البرتقالي (الشكل أ 7-1) يوضع أفقياً ليبدل على أن اتجاه الهبوط والإقلاع هو اتجاه عمود الحرف (T) إلى ناحية الرأس.



الشكل أ 7-1

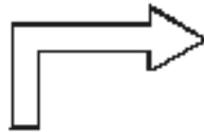
2-5-2-4 لوحة رأسية عليها رقمان (الشكل أ 8-1) توضع عند برج مراقبة المطار أو بالقرب منه لتوضح للطائرات الموجودة بمنطقة المناورة اتجاه الإقلاع معبرا عنه بوحدات قدر الوحدة 10 درجات إلى أقرب عشر درجات من البوصلة المغنطيسية.



الشكل أ 8-1

6-2-4 الاتجاه إلى اليمين

عند وضع سهم يميني بلون ظاهر (الشكل أ 9-1) في منطقة العلامات الأرضية أو أفقياً عند نهاية الجزء من أرض النزول أو المدرج المستعمل فإن ذلك يعني ضرورة الدورانات إلى جهة اليمين سواء قبل الهبوط أو بعد الإقلاع.



الشكل أ 9-1

4-2-7 مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية

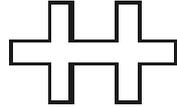
توضع لوحة صفراء رأسية عليها حرف (C) باللون الأسود (الشكل أ 10-1) لتدل على مكان مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية.



الشكل أ 10-1

4-2-8 عمليات الطيران الشراعي

صليب أبيض مزدوج (الشكل أ 11-1) يضع أفقياً في منطقة العلامات ليعين أن المطار يستعمل الآن للطائرات الشراعية وأن الطيران الشراعي قائم الآن.



الشكل أ 11-1

5- إشارات الإرشاد

5-1 من رجل الإشارات إلى الطائرة

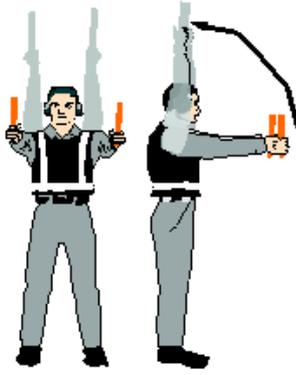
5-1-1 على رجل الإشارة قبل استخدام الإشارات التالية أن يتأكد من أن المنطقة التي سيجري توجيه الطائرة إليها خالية من الأهداف التي يمكن أن ترتطم بها الطائرة وهي تنفذ أحكام الفقرة 3-4-1 ما لم يوجهها هو .

1- إرشاد الجناح :-



ارفع الذراع اليميني فوق مستوى الرأس ممسكاً بالعصا إلى أعلى ، وحرك عصا اليد اليسرى إلى أسفل في اتجاه الجسم

2- تحديد البوابة :-

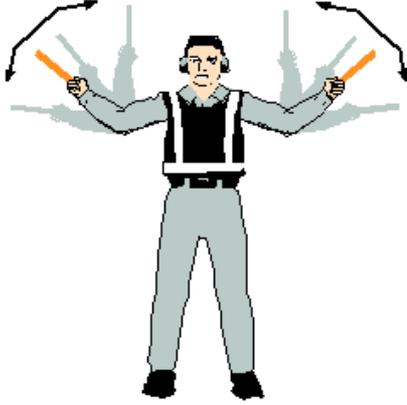


ارفع الذراعين على امتدادهما الكامل فوق الرأس والعصاتان إلى أعلى، وحرك العصاتان إلى الأمام على مستوى الصدر.

3- تقدم إلى رجل الإشارة التالي أو حسب تعليمات برج المراقبة أو المراقبة الأرضية:-



أشر بالذراعين إلى أعلى ، وحرك الذراعين على امتدادهما نحو خارج جانب الجسم وأشر بالعصاتان في اتجاه رجل الإشارة التالي أو منطقة السير على الممرات.



4- تقدم إلى الأمام في خط مستقيم: -
اثن الذراعين عند المرفقين وحرك العصاتين
إلى أعلى وأسفل من الخصر إلى الرأس

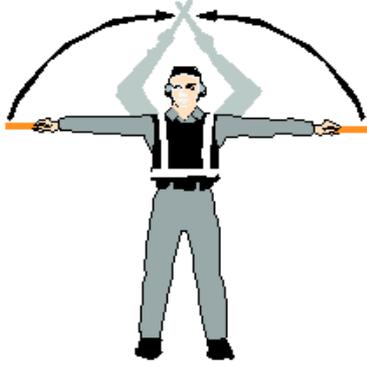


5 أ) - الدوران إلى اليسار (يسار الطيار): -
الذراع اليمنى ممسكة بالعصا ممتدة أفقياً بزاوية
90 درجة على الجسم ، والذراع اليسرى تعطي
إشارة التقدم . ويستدل الطيار من سرعة حركات
الإشارة على سرعة الدوران المطلوبة من الطائرة



5 ب) - الدوران إلى اليمين (يمين الطيار): -
الذراع اليسرى ممسكة بالعصا ممتدة أفقياً بزاوية
90 درجة على الجسم ، والذراع اليمنى تعطي إشارة
التقدم . ويستدل الطيار من سرعة حركات الإشارة
على سرعة الدوران المطلوبة من الطائرة

6أ) - الوقفة العادية



ضع الذراعين ممسكتين بالعصاتين على امتدادهما الأفقي بزاوية 90 درجة على جانبي الجسم وحرك الذراعين إلى ما فوق الرأس إلى أن تتقاطع العصاتان.

6ب) - وقفة الطوارئ



ارفع الذراعين ممسكتين بالعصاتين إلى ما فوق الرأس فجأة إلى أن تتقاطع العصاتان

7أ) - فرمل



ارفع يدك إلى ما فوق الكتف بقليل وراحتها مفتوحة . انظر إلى طاقم القيادة وتأكد من أنه يراك واقبض يدك. لا تتحرك إلى أن يعطيك طاقم القيادة التمام بالأصبع الابهام



7 (ب) - اعتق الفرامل

ارفع يدك إلى ما فوق الكتف بقليل وراحتها مقبوضة .
انظر إلى طاقم القيادة وتأكد من أنه يراك وافتح راحة
يدك. لا تتحرك إلى أن يعطيك طاقم القيادة التمام
بالأصبع الابهام



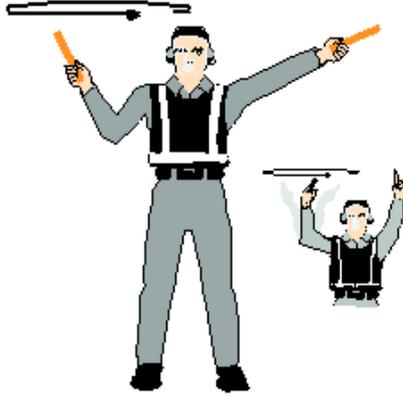
8 (أ) - وضع زناقات العجلات

ارفع الذراعين ممسكتين بالعصاتين إلى أعلى امتدا لهما فوق
الرأس ، وحرك العصاتين إلى الداخل (في اتجاه بعضهما)
حتى تتلامسان وكرر هذه الحركة. وتأكد من أن طاقم القيادة
أعطاك التمام



8 (ب) - رفع زناقات العجلات :-

ارفع الذراعين ممسكتين بالعصاتين إلى أعلى امتدا لهما فوق
الرأس ، وحرك العصاتين إلى الخارج (بعيداً عن بعضهما)
وكرر هذه الحركة. لا تحرك زناقات العجلات حتى يأذن لك
طاقم القيادة بذلك



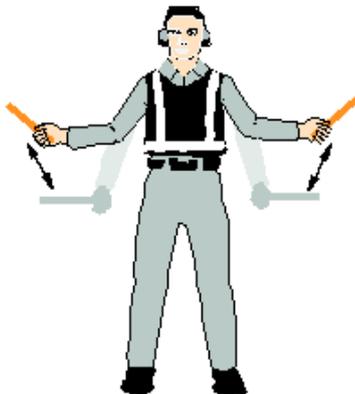
9- تشغيل المحرك (الواحد أو الأكثر): -

ارفع الذراع اليمنى إلى مستوى الرأس والعصا إلى أعلى وارسم بها حركة دائرية ، وفي نفس الوقت ارفع الذراع اليسرى إلى ما فوق الرأس وأشر بها إلى رقم المحرك المطلوب تشغيله.



10- أوقف المحركات: -

مد الذراع الممسكة بالعصا إلى الأمام على مستوى الكتف، وأجعل العصا أفقية فوق مستوى الكتف اليسرى واسحبها أفقياً إلى الكتف اليمنى كما لو كنت تقطع الرقبة



11- خفف السرعة: -

مد الذراعين إلى أسفل في ضربة خفيفة وحرك العصاتين إلى أعلى وأسفل من الخصر إلى الركبتين.



12- هدى سرعة المحرك (الواحد أو الأكثر) على الجانب
المشار إليه:-

الذراعان إلى أسفل والراحتان إلى جهة الأرض، حرك اليد
اليمنى أو اليسرى من أعلى إلى أسفل لتعني أنه يجب أبطاء
سرعة المحرك أو المحركات جهة اليسار أو اليمين على
الترتيب.



13- تحرك إلى الخلف:-

مد الذراعين أمام الجسم على مستوى الخصر، وحرك
الذراعين في حركة دائرية إلى الأمام. وأطلب توقف
الطائرة عن الحركة إلى الخلف تستخدم الإشارتان (أ)
و(ب).



14 أ - الدوران في أثناء التحرك إلى الخلف (الذيل
والجانب الأيمن):-

يشار بالذراع اليسرى إلى أسفل مع تحريك الذراع اليمنى
من وضع رأسي فوق الرأس إلى وضع أفقي أمام الجسم
مع تكرار حركة الذراع اليمنى.



14ب - الدوران في أثناء التحرك إلى الخلف (الذيل والجانب الأيسر): -

يشار بالذراع اليمنى إلى أسفل مع تحريك الذراع اليسرى من وضع رأسي فوق الرأس إلى وضع أفقي أمام الجسم مع تكرار حركة الذراع اليسرى.



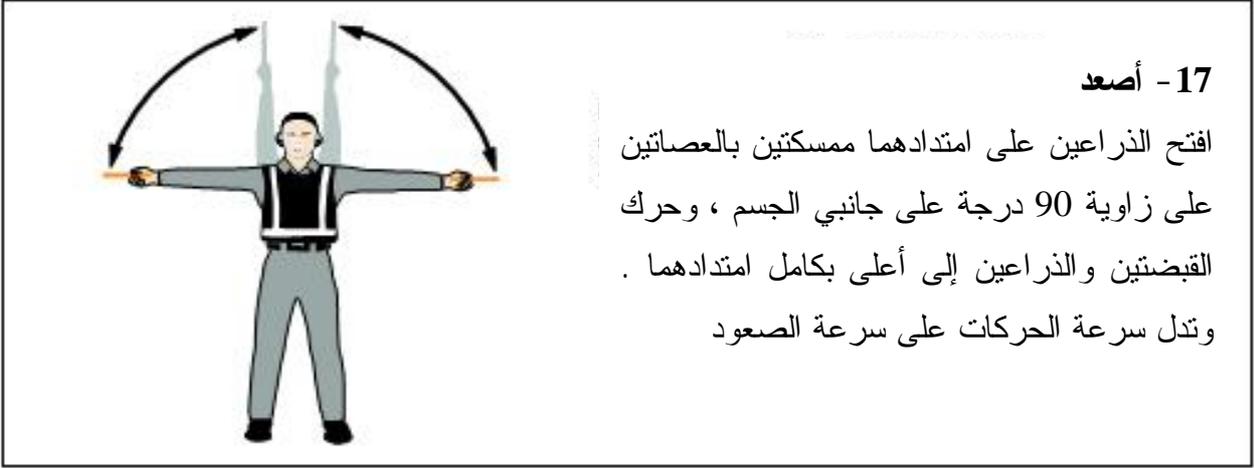
15 - كله تمام: -

أرفع الذراع اليمنى إلى مستوى الرأس ممسكة بالعصا إلى أعلى، أو أشير بقبضة يدك والابهام إلى أعلى ، على أن تظل الذراع اليسرى ممتدة إلى جانب الركبة.



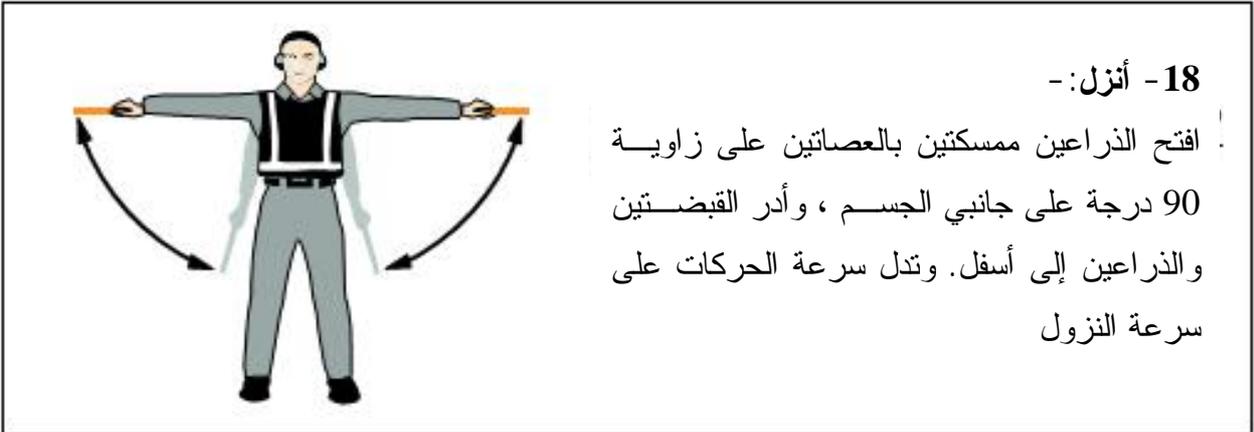
16 - شغل العضو الدوار: -

افتح الذراعين على امتدادهما ممسكتين بالعصاتين على زاوية 90 درجة على جانبي الجسم.



17 - أرفع

افتح الذراعين على امتدادهما ممسكتين بالعصاتين على زاوية 90 درجة على جانبي الجسم ، وحرك القبضتين والذراعين إلى أعلى بكامل امتدادهما . وتدل سرعة الحركات على سرعة الصعود



18 - أنزل :-

افتح الذراعين ممسكتين بالعصاتين على زاوية 90 درجة على جانبي الجسم ، وأدر القبضتين والذراعين إلى أسفل. وتدل سرعة الحركات على سرعة النزول



19أ) * تحرك أفقياً إلى اليسار (يسار الطيار) :-

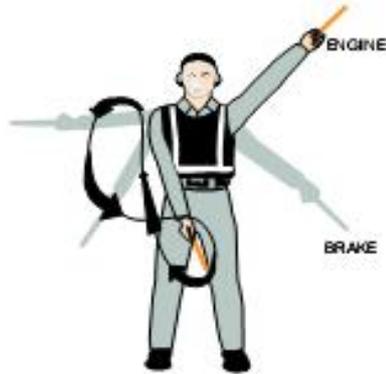
افتح الذراع على امتدادها على زاوية 90 درجة على الجانب الأيمن من الجسم. وحرك الذراع الأخرى في نفس الاتجاه في حركة متكررة



19 ب) تحرك أفقياً إلى اليمين (يسار الطيار):-
افتح الذراع على امتدادها على زاوية 90 درجة على الجانب الأيسر من الجسم. وحرك الذراع الأخرى في نفس الاتجاه في حركة متكررة



20 - أهبط:-
ضع الذراعين متقاطعين إلى أسفل أمام الجسم.



21- حريق
حرك الذراع اليمنى بالعصا في حركة مروحية من الكتف إلى الركبة، وأشر بالذراع اليسرى والعصا إلى مكان الحريق

22- انتظار



ضع الذراعين ممسكتين بالعصاتين وممتدتين إلى أسفل على زاوية 45 درجة على جانبي الجسم. حافظ على هذا الوضع إلى حين السماح للطائرة بإجراء المناورة اللاحقة

23- ترحيل الطائرة



أد التحية العسكرية باليد اليمنى أو العصا لترحيل الطائرة. وانظر إلى طاقم القيادة إلى حين تبدأ الطائرة السير على الممر.

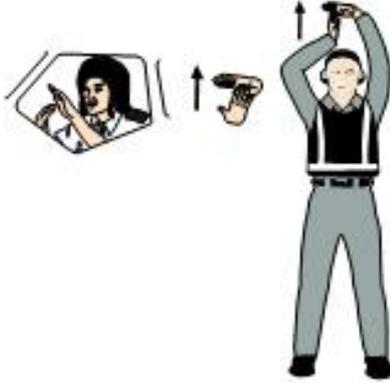
24- لا تلمس أجهزة التحكم (إشارة لأغراض الصيانة الفنية)



ارفع اليد اليمنى فوق مستوى الرأس واقبض اليد أو أمسك العصا في وضع أفقي وارك الذراع اليسرى إلى جانب الجسم بحذاء الركبة

25- توصيل القدرة على الأرض

(إشارة لأغراض الصيانة الفنية)



ارفع الذراعين على طول امتدادهما إلى أعلى الرأس، وأفتح اليد اليسرى في وضع أفق وحرك أطراف أصابع اليد اليمنى لتلمس راحة اليد اليسرى (بحيث تشكل حرف T) . وبالليل يمكن استعمال العصاتين المضيئتين في وضع (T) فوق الرأس.

26- أفصل القدرة

(إشارة لأغراض الصيانة الفنية)

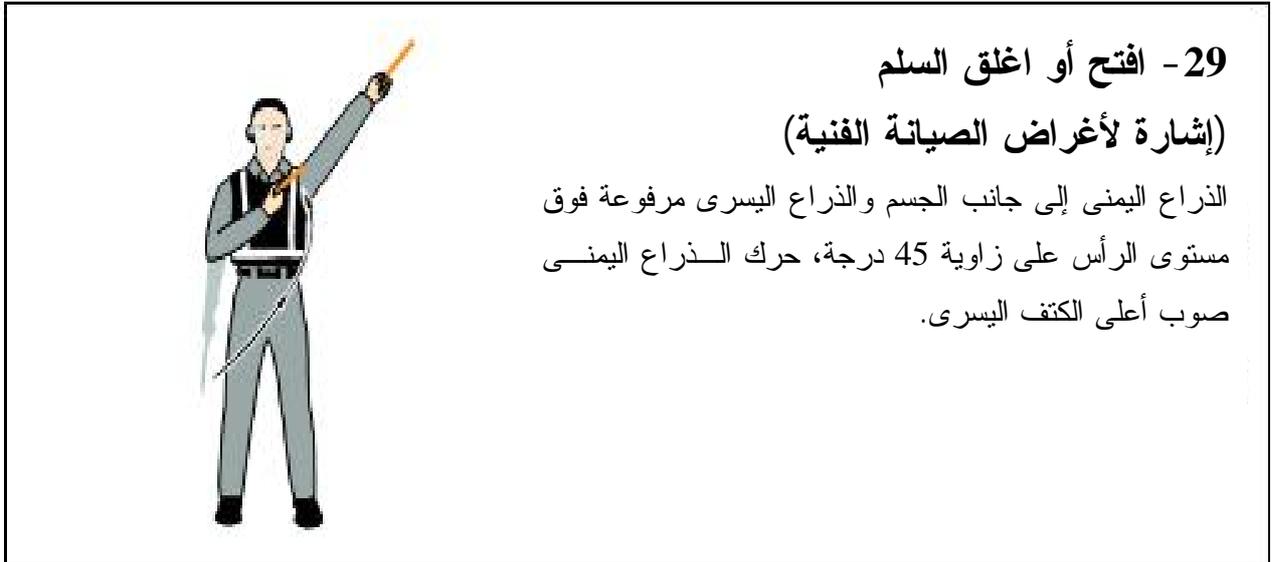


ارفع الذراعين على طول امتدادهما إلى أعلى الرأس، وأفتح اليد اليمنى وراحة اليد اليسرى المفتوحة (بحيث تشكل حرف T) ثم حرك اليد اليمنى بعيداً عن اليسرى. ولا تعط إشارة فصل القدرة إلا بعد أن يسمح بذلك طاقم القيادة. وبالليل يمكن استعمال العصاتين المضيئتين في وضع (T) فوق الرأس.

27- لا (إشارة لأغراض الصيانة الفنية)



افتح الذراع اليمنى ممتدة على زاوية 90 درجة من الكتف وأشر العصا إلى أسفل في اتجاه الأرض أو أشر بإبهام اليد إلى أسفل ، واترك اليد اليسرى إلى أسفل بحذاء الركبة



2-5 من قائد الطائرة إلى رجل الإشارة

1-2-5 الفرائم

2-2-5 موانع التحرك

- (أ) ضع موانع التحرك : الذراعان مفرودتان، وراحتا اليدين للخارج، وحرك اليدين للداخل ليتقاطعا أمام الوجه.
- (ب) ارفع موانع التحرك: اليدين متقاطعتان أمام الوجه، وراحتا اليدين للخارج، وحرك الذراعين للخارج.

3-2-5 مستعد لتشغيل المحرك

ارفع يدا واحد مع فرد عدد من أصابعها بقدر رقم المحرك المطلوب تشغيله

3-5 الإشارات الفنية وإشارات الخدمة

- 1-3-5 لا تستعمل الإشارات اليدوية إلا عندما يتعذر الإتصال بالصوت لأغراض الإشارات الفنية وإشارات الخدمة.
- 2-3-5 يجب أن يضمن رجل الإشارات أن طاقم القيادة أعطاهم تمام الحصول على الإشارات الفنية وإشارات الخدمة.

6- إشارات الطوارئ اليدوية القياسية

تقرر استخدام الإشارات اليدوية التالية بوصفها الحد الأدنى للالتزام للاتصال في حالة الطوارئ بين قائد وحدة إنقاذ الطائرة ومكافحة الحرائق /ورجال الإطفاء في وحدة إنقاذ الطائرة ومكافحة الحرائق وطاقم قيادة الطائرة و/أو مقصورة ركاب الطائرة التي يقع لها الحادث. وينبغي أن تعطى الإشارات اليدوية للطوارئ من الجانب الأمامي الأيسر للطائرة إلى طاقم الطيران. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

١- التوصية بإخلاء الطائرة



تصدر التوصية بإخلاء الطائرة اعتمادا على تقييم قائد وحدة إنقاذ الطائرة ومكافحة الحرائق للوضع الخارجي. يمتد الذراع من الجسد ويبقى أفقيا مع رفع اليد إلى مستوى النظر .
تنفذ حركة استخدام الذراع للاستدعاء مع الاتجاه للخلف . يتم الإبقاء على الذراع الآخر ملتصقا بالجسد.
ليلا – نفس الأمر باستخدام العصا.

٢- التوصية بالتوقف



التوصية بوقف عملية الإخلاء .توقف حركة الطائرة أو أي نشاط آخر.
يرفع الذراعان أمام الرأس، متقاطعين عند منطقة الرسغين.
ليلا – نفس الأمر باستخدام العصا.

٣- احتواء حالة الطوارئ



لا توجد أدلة خارجية على وجود حالة خطرة أو "إشارة الأمان".
يمدد الذراعان لأسفل بعيدا عن الجسد بزواوية مقدارها
٤٥ درجة. يحرك الذراعان إلى الداخل تحت
منطقة الوسط متزامنين إلى أن يتقاطع الرسغان ثم
يمددان للخارج إلى الوضع الذي ابتدأ منه (إشارة
"الأمان" أمبايرز).

ليلا - نفس الأمر باستخدام العصا.

٤- حريق



حرك الذراع اليمنى في حركة مروحية من الكتف إلى الركبة،
وأشر بالذراع اليسرى إلى مكان الحريق.

ليلا - نفس الأمر باستخدام العصا.

المرفق (2) - إعتراض الطائرات المدنية

1- المبادئ التي يجب أن تراعيها الدول

1-1 لتحقيق الاتساق الضروري في النظم لضمان سلامة ملاحاة الطائرات المدنية يجب أن تولي الدول المتعاقدة الاهتمام الواجب إلى المبادئ التالية عند وضع القواعد والتوجيهات الإدارية:

- أ- لا تعترض الطائرات المدنية إلا كمالاً أخيراً.
 - ب- في حالة القيام بالاعتراض ينبغي أن يقتصر هدفه على تحديد هوية الطائرة، ما لم يكن من الضروري اعادتها الى مسارها الوارد في خطة الرحلة، أو توجيهها الى خارج حدود المجال الجوي الوطني، أو ارشادها للخروج من المنطقة المحرمة أو المقيدة أو المنطقة الخطرة، أو اصدار التعليمات لها بالهبوط في مطار معين.
 - ج- يجب الامتناع عن اعتراض الطائرات المدنية.
 - د- يجب اعطاء الارشادات الملاية والمعلومات ذات الصلة بها بالهاتف اللاسلكي الى الطائرة الواقعة تحت الاعتراض كلما أمكن انشاء الاتصال اللاسلكي بالطائرة.
- عند مطالبة الطائرة الواقعة تحت الاعتراض ب الهبوط على الاقليم الذي تطير فوقه ، ينبغي أن يكون مطار الهبوط مناسباً للهبوط بأمان حسبما يناسب طراز الطائرة المعنية. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).

2-1 يجب على الدول المتعاقدة أن ت نشر الطريقة القياسية التي وضعت ل مناورات اعتراض الطائرات المدنية. ويراعى في هذه الطريقة أن تتجنب إلحاق أي خطر بالطائرة الواقعة تحت الاعتراض.

3-1 يجب على الدول المتعاقدة أن تكفل استخدام الرادار الباحث الثانوي أو إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي كلما أمكن للتعرف على هوية الطائرات المدنية في المناطق التي قد تتعرض فيها للاعتراض. . (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).

2- الخطوات التي يجب أن تتخذها

الطائرة الواقعة تحت الاعتراض

1-2 يجب على الطائرة التي تعترضها طائرة أخرى أن تقوم فوراً بما يلي:

(أ) أن تتبع التعليمات الصادرة من الطائرة القائمة بالاعتراض، وأن تفسر الإشارات البصرية وتستجيب لها وفقاً لما هو محدد في المرفق (1).

(ب) أن تقوم حسب الامكان بإخطار وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة.

(ج) أن تحاول فتح الاتصال اللاسلكي بالطائرة القائمة بالاعتراض أو بوحدة مراقبة الاعتراض المختصة، بإرسال نداء عام على تردد الطوارئ 121.5 ميغاهرتز مع إعطاء هويتها وطبيعة الرحلة. فإذا لم يتم الاتصال، يجب تكرار هذا النداء على تردد الطوارئ 243 ميغاهرتز، إن كان ذلك ممكناً.

(د) إذا كانت الطائرة مزودة بجهاز مجيب للرادار الباحث الثانوي، أن تختار الطريقة (A)، الرمز 7700، إلا إذا صدرت إليها تعليمات بغير ذلك من وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة.

(هـ) إذا كانت الطائرة مزودة بإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي أو عقد الاستطلاع التابع للتقائي، أن تختار وظيفة الطوارئ المناسبة، إذا توفرت، ما لم تصدر إليها تعليمات بخلاف ذلك من وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة.

2-2 إذا تعارضت التعليمات الواردة باللاسلكي من أي مصدر مع التعليمات الصادرة بالإشارات البصرية من الطائرة القائمة بالاعتراض، وجب على الطائرة الواقعة تحت الاعتراض أن تطلب فوراً توضيح ذلك، مع استمرارها في الامتثال للتعليمات البصرية الصادرة من الطائرة القائمة بالاعتراض.

3-2 إذا تعارضت التعليمات الواردة باللاسلكي من أي مصدر مع التعليمات الصادرة باللاسلكي من الطائرة القائمة بالاعتراض، وجب على الطائرة الواقعة تحت الاعتراض أن تطلب فوراً توضيح ذلك، مع استمرارها في الامتثال للتعليمات اللاسلكية الصادرة إليها من الطائرة القائمة بالاعتراض.

3- الاتصالات اللاسلكية في أثناء الاعتراض

إذا نشأ اتصال لاسلكي في أثناء الاعتراض وتعذر الاتصال بلغة مشتركة، وجب أن تبذل محاولات لتوصيل التعليمات وللإخطار عن تسلم التعليمات والمعلومات الجوهرية باستعمال الجمل وطريقة النطق المبينة في الجدول أ 1-1 مع إرسال كل جملة مرتين:

الجدول أ 1 - 1

جمل تستعملها الطائرة القائمة بالاعتراض			جمل تستعملها الطائرة القائمة بالاعتراض		
المعنى	طريقة النطق ¹	الجملة	المعنى	طريقة النطق ¹	الجملة
علامة تدافى هي (علامة النداء)	KOL SA-IN (call sign)	CALL SIGN (call sign) ²	ما هي علامة تدافى؟	KOL SA-IN	CALL SIGN
معلوم سوف أمثل	WILL-KO	WILCO Will comply	تبعني	FOL-LO	FOLLOW
لا أستطيع	KANN NOTT	CAN NOT	انزل للهبط	DEE-SEND	DESCEND
كرر تعليماتك	REE-PEAT	REPEAT	احيط في هذا المطار	YOU LAAND	YOU LAND
أنا تائه	AM LOSST	AM LOST	تقدم	PRO-SEED	PROCEED
أنا في حالة استغاثة	MAYDAY	MAYDAY			
طائرة محتلة	HI-JACK	HYJACK³			
أطلب الهبوط في (اسم المكان)	LAAND (place name)	LAND (place name)			
أطلب النزول	DEE-SEND	DESCEND			

١- في العمود الثاني وضع خط تحت المناطق النطقية التي ينبغي التركيز الصوتي عليها.

٢- علامة النداء المطلوب إعطاؤها هي العلامة المستعملة في اتصالات الهاتف اللاسلكي لخدمة خدمات الحركة الجوية وهي تال على هوية الطائرة كما وردت في خطة الطيران.

٣- قد لا تسمح الظروف دائما باستخدام كلمة "اختطاف".

المرفق (3) - جدولاً مستويات الطيران المستقيم

بمستويات الطيران المستقيم المطلوب مراعاتها حسبما تمس عليه هذا الملحق تكون كالآتي:

(أ) في المناطق التي يطبق فيها حد أدنى للتصلي الرأسى قيره ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم) في مستويات الطيران المنصورة بين المستويين ٢٩٠ و ٤١٠ قدم* بناء على اتفاقات أقليمية للملاحة الجوية وفقاً للشروط المنصوص عليها فيها.

اتجاه الطائرة (الترافى)**											
من ١٦٠ درجة إلى ٣٥٩ درجة***						من ٠٠٠ درجة لدرجة ١٧٩ درجة***					
الرحلات البصرية الارتفاع			الرحلات الآتية الارتفاع			الرحلات البصرية الارتفاع			الرحلات الآتية الارتفاع		
مستوى الطيران	متر	قدم	مستوى الطيران	متر	قدم	مستوى الطيران	متر	قدم	مستوى الطيران	متر	قدم
-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	-
-	-	-	20	600	2000	-	-	-	10	300	1000
4.500	13.500	45	40	1.200	4.000	35	1.050	3.500	30	900	3.000
6.500	2.000	65	60	1.800	6.000	55	1.700	5.000	50	1.500	5.000
8.500	2.600	85	80	2.400	8.000	75	2.300	7.000	70	2.100	7.000
10.500	3.200	105	100	3.000	10.000	95	2.900	9.000	90	2.700	9.000
12.500	3.800	125	120	3.600	12.000	115	3.500	11.000	110	3.300	11.000
14.500	4.400	145	140	4.200	14.000	135	4.100	13.000	130	3.900	13.000
16.500	5.000	165	160	4.800	16.000	155	4.700	15.000	150	4.500	15.000
18.500	5.600	185	180	5.400	18.000	175	5.300	17.000	170	5.200	17.000
20.500	6.200	205	200	6.000	20.000	195	5.900	19.000	190	5.800	19.000
22.500	6.800	225	220	6.600	22.000	215	6.500	21.000	210	6.400	21.000
24.500	7.400	245	240	7.200	24.000	235	7.100	23.000	230	7.000	23.000
26.500	8.000	265	260	7.800	26.000	255	7.700	25.000	250	7.600	25.000
28.500	8.600	285	280	8.400	28.000	275	8.400	27.000	270	8.250	27.000
			300	9.000	30.000			29.000	290	8.850	29.000
			320	9.750	32.000			31.000	310	9.450	31.000
			340	10.500	34.000			33.000	330	10.050	33.000
			360	11.250	36.000			35.000	350	10.650	35.000
			380	12.000	38.000			37.000	370	11.250	37.000
			400	12.750	40.000			39.000	390	11.850	39.000
			430	13.500	43.000			41.000	410	12.450	41.000
			470	14.250	47.000			45.000	450	13.700	45.000
			510	15.000	51.000			49.000	490	14.950	49.000
			الى آخره	الى آخره	الى آخره			الى آخره	الى آخره	الى آخره	الى آخره

* باستثناء الحالات التي ينص فيها على أن للطائرات التي تعمل فوق مستوى الطيران ٢٩٠٤١٠ داخل أجزاء محددة من المجال الجوي يمكن استعمال جدول مستقل لمستويات الطيران المستقيم يستند إلى حد أدنى للتصلي الرأسى قيره ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم) وذلك بناء على اتفاقات أقليمية للملاحة الجوية وبشروط معينة.

** الاتجاه المستطوي أو الاتجاه الشوكي في المناطق المتبقية الواقعة فوق خط عرض ٢٠ درجة، وعلى امتداد هذه المناطق فيما لتعليمات خدمات الترقية الجوية مسطوية، والاتجاه الشوكي المتكبر بعد شبكة خطية موازية لخط طول جرينتش موقعاً على جزأط استرولوجرافية قطبية يكون لها الاتجاه إلى القطب الشمالي هو الشمال القطبي.

*** يستثنى من ذلك الحالات التي يستعمل فيها الضلعان من ٩٠ - درجة إلى ٢٧٩ - درجة ومن ٧٧٠ - درجة إلى ٨٩٠ - درجة لتقمة اتجاهات الحركة الجوية المتعددة بناء على اتفاقات أقليمية للملاحة الجوية، وقد حددت الإجراءات الانتقالية المناسبة.

المناطق التي لا تُنفذ الحد الأدنى المخفض للفصل الرئيسي — بالأقدام

(ج) في مناطق أخرى حيث تُعبر الأقدام الوحدة الأساسية لقياس الارتفاع:

اتجاه الطائرة (التراك)*					
من ١٨٠ درجة إلى ٢٥٩ درجة**			من ... درجة إلى ١٧٩ درجة**		
الرحلات البصرية		الرحلات الأتية	الرحلات البصرية		الرحلات الأتية
المسوى		المسوى	المسوى		المسوى
أمتار	أقدام	أمتار	أمتار	أقدام	أمتار
-	-	600	2 000	020	-
1 350	4 500	1 200	4 000	040	1 050
2 000	6 500	1 850	6 000	060	1 700
2 600	8 500	2 450	8 000	080	2 300
3 200	10 500	3 050	10 000	100	2 900
3 800	12 500	3 650	12 000	120	3 500
4 400	14 500	4 250	14 000	140	4 100
5 050	16 500	4 900	16 000	160	4 700
5 650	18 500	5 500	18 000	180	5 350
6 250	20 500	6 100	20 000	200	5 950
6 850	22 500	6 700	22 000	220	6 550
7 450	24 500	7 300	24 000	240	7 150
8 100	26 500	7 900	26 000	260	7 750
8 700	28 500	8 550	28 000	280	8 400
9 750	32 000	9 450	31 000	310	9 150
10 950	36 000	10 650	35 000	350	10 350
12 200	40 000	11 900	39 000	390	11 600
13 400	44 000	13 100	43 000	430	12 800
14 650	48 000	14 350	47 000	470	14 000
15 850	52 000	15 550	51 000	510	15 250
إلى آخره.	إلى آخره.	إلى آخره.	إلى آخره.	إلى آخره.	إلى آخره.

* الاتجاه المنطبي أو الاتجاه التنبكي في المناطق القطبية الواقعة فوق خط عرض ٧٠ درجة، وعلى امتداد هذه المناطق تبعاً لتعليمات خدمات الحركة الجوية المعنية، والاتجاه التنبكي المذكور يحدد بشبكة خطية موازية لخط طول جرينتش موقعا على خرائط لستريوغرافية قطبية يكون فيها الاتجاه إلى القطب الشمالي هو الشمال التنبكي.

** يستثنى من ذلك الحالات التي يستعمل فيها القطاعان من ٠٩٠ درجة إلى ٢٩٩ درجة ومن ٢٧٠ درجة إلى ٨٩٠ درجة لخدمة اتجاهات الحركة الجوية السائدة، بناء على تقاليد الملاحة الجوية، وقد حددت الإجراءات الإنشائية المناسبة.

المرفق (4) – المناطق الحرة بدون قائد

(انظر الفقرة 9-1-3 في الفصل الثالث من هذا الجزء)

فيما يتعلق بالأحكام الخاصة بالمناطق الحرة بدون قائد يتم تطبيق الأحكام الواردة في المرفق (4) من الملحق الثاني (قواعد الجو) الصادر عن المنظمة الدولية للطيران المدني.

الإضافة (أ) – إمتراض الطائرات المدنية

فيما يتعلق بالأحكام الخاصة بهذا البند يتم تطبيق الإجراءات الواردة في المرفق (أ) من الملحق الثاني (قواعد الجو) الصادر عن المنظمة الدولية للطيران المدني.

الإضافة (ب) – التدخل غير المشروع

1-أحكام عامة

وضعت الإجراءات التالية لتكون بمثابة إرشادات تستخدمها الطائرات في حالة وقوع فعل تدخل غير مشروع وعندما لا تستطيع الطائرة أن تخطر وحدة خدمات الحركة الجوية بتلك الواقعة.

2-الإجراءات

1-2 يجب أن يحاول قائد الطائرة مواصلة الطيران على المسار المعين وعلى مستوى الطيران المستقيم المعين، إلى أن يتمكن على الأقل من إخطار وحدة خدمات الحركة الجوية أو إلى أن يصبح داخل نطاق التغطية الرادارية، ما لم تقتض الاعتبارات السائدة على متن الطائرة خلاف ذلك.

2-2 عندما يلزم أن تحيد الطائرة الواقعة تحت فعل التدخل غير المشروع عن مسارها المعين أو عن مستوى الطيران المستقيم المعين ويتعذر عليها الإتصال بوحدة خدمات الحركة الجوية بواسطة الهاتف اللاسلكي، يجب أن ينفذ قائد الطائرة ما يلي، كلما أمكن ذلك:

(أ) أن يحاول إذاعة تحذيرات على التردد العالي جدا المخصص للطوارئ وعلى الترددات الأخرى الملائمة، ما لم تقتض الاعتبارات السائدة على متن الطائرة خلاف ذلك. ويجب أن تستعمل أيضاً لهذا الغرض معدات أخرى مثل الأجهزة المجيبة المحمولة على متن الطائرة، ووصلات البيانات، كلما كان ذلك مفيداً وسمحت به الظروف.

(ب) وأن يواصل الطيران وفقاً لإجراءات الطوارئ في أثناء الطيران والمناسبة إذا كانت هذه الإجراءات قائمة ومعلن عنها في الوثيقة رقم Doc7030 الصادر عن منظمة الطيران المدني بعنوان الإجراءات الإقليمية الإضافية.

(ج) أو أن يواصل في غياب الإجراءات الإقليمية المقررة، الطيران على مستوى يختلف بالمقارن التاليين عن مستويات الطيران المستقيم المستخدمة عادة في الطيران وفقاً لقواعد الطيران الآلي:

- 1) 150 متراً (500 قدم) في المنطقة التي يطبق فيها حد أدنى للفصل الرأسي قدره 300 متر (1000 قدم).
- 2) 300 متر (1000 قدم) في المنطقة التي يطبق فيها حد أدنى للفصل الرأسي قدره 600 متر (2000 قدم).

مادة (2) فيما لم يرد به نص في هذه اللوائح، تعتبر النسخة الإنجليزية من أنظمة الطيران المدني وكذلك كافة ملاحق الاتفاقية الدولية للطيران المدني الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني، جزءاً مفسراً ومكملاً لهذه اللوائح. كما يجوز الاستعانة بكافة التشريعات الأوروبية والأمريكية والوثائق الإرشادية الصادرة عنها، لاستيفاء المتطلبات اللازمة لتأمين سلامة الطيران، ما لم يتعارض مع نصوص قانون الطيران المدني رقم (12) لعام 1993م.

مادة (3) تعتبر هذه اللائحة استكمالاً لتشريعات الطيران المدني النافذة لتلبية المتطلبات الواجب استيفائها من قبل المتعاملين في مجال الطيران المدني وشركات النقل الجوي.

مادة (4) تعتبر الملاحق من (1) إلى (2) جزءاً من هذه اللائحة.

مادة (5) يلغى القرار الوزاري رقم (23) لعام 2009م بشأن اعتماد لائحة قواعد الجو (الجزء الخامس).

مادة (6) يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية.

صدر بديوان عام الوزارة

بتاريخ 1432/1/13هـ

الموافق 2010/12/19م

خالد إبراهيم الوزير

وزير النقل

--	--	--	--	--	--	--	--

ملحق رقم (2) للقرار الوزاري رقم (86) لعام 2010م

بشأن اعتماد لائحة قواعد الجو (الجزء الخامس)

الفهرس

الصفحة	الموضوع
1	الفصل الأول - تعاريف
11	الفصل الثاني - تطبيق قواعد الجو
11	1-2 مجال التطبيق
11	2-2 الامتثال لقواعد الجو
11	3-2 مسؤولية الامتثال لقواعد الجو
12	4-2 سلطة قائد الطائرة
12	5-2 الإستعمال الخطر للمواد المؤثرة في العقل
13	الفصل الثالث - قواعد عامة
13	1-3 حماية الأشخاص والممتلكات
15	2-3 تقادي التصادم
19	3-3 خطط الطيران
22	4-3 الإشارات
23	5-3 التوقيت
23	6-3 خدمة مراقبة الحركة الجوية
29	7-3 التدخل غير المشروع
29	8-3 الاعتراض
29	9-3 الحدود الدنيا لمدى الرؤية وبعد السحاب في الظروف الجوية البصرية
31	الفصل الرابع - قواعد الطيران البصري
33	الفصل الخامس - قواعد الطيران الآلي
33	1-5 قواعد تطبق على جميع رحلات الطيران الآلي

الصفحة	الموضوع
34	2-5 قواعد الطيران الآلي داخل المجال الجوي المراقب
34	3-5 القواعد التي تسري على رحلات الطيران الآلي خارج المجال الجوي المراقب
36	المرفق (1) الإشارات
36	1- إشارات الاستغاثة و الاستعجال
36	1- 1 إشارات الإستغاثة
37	2-1 إشارات الإستعجال
38	2- الإشارات التي تستعمل في حدوث اعتراض
39	3- الإشارات البصرية المستعملة لتحذير الطائرات غير المصرح لها
40	4- إشارات حركة المطار
44	5- شارات الإرشاد
60	المرفق (2) اعتراض الطائرات المدنية
63	المرفق (3) جدول مستويات الطيران المستقيم
66	المرفق (4) المناطيد الحرة بدون قائد
66	الإضافة (أ) إعتراض الطائرات المدنية
66	الإضافة (ب) التدخل غير المشروع
68	ملحق رقم (1) سجل التعديلات والتصويبات
69	ملحق رقم (2) الفهرس